Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im Gebiete der heutigen Bayerischen Ostmark

(Durchführung und Auswirkung des Postregals in Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern bis zur Ablösung des Regals zu Anfang des 19. Jahrhunderts)

Inaugural-Dissertation
der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen

vorgelegt von
Ernst Oestreicher
aus Nürnberg
Gerichtsreferendar

Approbiert am 17. Juli 1937

Schwandorf, Bayer. Ostmark
Buchdruckerei P. Krempl
1937

Referent:
Universitätsprofessor Dr. Liermann

Meinen Eltern!

Literaturverzeichnis

Beust Joachim Ernst von, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals.
1. Teil Jena 1747
2. Teil „ „
3. Teil „ „

Brunner Johann, Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1900.

Codogno Ottavio, Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo, Milano 1608.

Corpus Constitutionum Brandenburgico-Culmbaciensium, Bayreuth 1746/48
I. Teil 1746
II. Teil, 1. Band 1747
II. Teil, 2. Band 1748.

Crole B. E., Geschichte der Deutschen Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart, Leipzig 1889.

Doeberl Michael, Entwicklungsgeschichte Bayerns,
I. Band München 1916
II. Band München 1928.

Flegler Alexander, Zur Geschichte der Posten, Nürnberg 1858.

Freytag Rudolf, Das Kaiserliche Reichs-Oberpostamt Regensburg, Regensburg 1930.

Görs Gustav, Thurn- und Taxissches Postwesen, sein Regal und die Ursachen der Ablösung des Regals, Rostock 1907.

Hald Karl, Alt-Nürnbergs Verkehrswesen seit Mitte des 14. Jahrhunderts, Nürnberg 1929.

Hartmann Eugen, Die Entwicklungsgeschichte der Posten, Leipzig 1868.

Hendschel J. G. C., Verzeichnis der den Kaiserlichen Reichs-, Ober- und dirigirenden Postämtern untergeordneten Stationen und Expeditionen, Regensburg 1793.

Herba Giovanni da l', Itinerario delle poste per diverse parte del mondo, Roma 1563.

Heut Anton, Die Uebernahme der Taxisschen Posten in Bayern durch den Staat, München 1925.

Huber F. C., Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893.

Justi Joh. Heinr. Gottl. von, Von denen Posten als einer Polizey Anstalt: in der ausführlichen Vorstellung der gesamten Polizey-Wissenschaft, handgeschrieben 1760 in der Thurn- u. Taxisschen Hofbibliothek Regensburg.

Justi Joh. Heinr. Gottl. von, Von dem Postregal in dem System des Finanzwesens, handgeschrieben 1766, in der Thurn- und Taxisschen Hofbibliothek Regensburg.

Klüber, Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und seyn könnte, Erlangen 1811.

Lünig, Reichsarchiv (Allgem. Teil, Bd. 1), Leipzig 1713.

Ludwig Johann Peter, De jure Postarum hereditario, Halae (Halle) 1704.

Matthias Wilhelm Heinrich, Darstellung des Postwesens in den königlich Preußischen Staaten,
I. Band Berlin 1817
II. Band Berlin 1816.

Matthias Wilh. Heinr., Ueber Posten und Post-Regale, Berlin, Posen und Bromberg 1832, II. Band.

Monumenta Boica, Monachii (München),
Band 28, 1. Teil, 1829
Band 36, 2. Teil, 1861.

Oertmann Paul, Bayerisches Landesprivatrecht, Halle a. S., 1903.

Ohmann Fritz, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, Leipzig 1909.

Rübsam Joseph, Johann Baptista von Taxis, ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III, 1530—1610, Freiburg 1889.

Rübsam Josef, Postgeschichtliche Dokumente des Fürstlichen Zentralarchivs auf der Buchgewerbeausstellung 1914 Leipzig, — Cham (1914).

Scherzer Karl, Die Entwicklung der Post im Gebiete der sechs Aemter, Bamberg 1926.

Schröder Rich.-v. **Künßberg** Eberh., Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, 7. Aufl., Berlin-Leipzig 1932.

Schwarz Konrad, Die Entwicklung der deutschen Post (ein Ueberblick), Berlin 1931.

Stängel Karl, Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, Stuttgart 1844.

Staudenraus, Chronik der Stadt Landshut, 2 Teile, Landshut 1832.

Staudenraus Robert, Entwicklungsgeschichte der Post im Bezirk Nürnberg, (Nürnberg 1932), ungedruckt, im Büro der Postabteilung des Verkehrsmuseums Nürnberg.

Stephan Heinrich, Geschichte der preußischen Post, Berlin 1859.

Stephan — Sautter, Geschichte der preußischen Post, Berlin 1928.

Zeitschriften

Archiv für Postgeschichte in Bayern, 1925 — 1936, München.

Archiv für Post und Telegraphie, Berlin.

Das Bayerland, Straubing.

Oberfränkische Heimat, Bayreuth, Jahrgang 1928.

Unsere Bayerische Ostmark, Grenzschulungsbriefe der Gaustudentenführung Bayerische Ostmark (1936/37).

Sonstige Quellen

Archivalien folgender Archive:

Bayerisches Hauptstaatsarchiv München
Fürstlich Thurn- und -Taxisches Zentralarchiv Regensburg
Kreisarchiv München
Staatsarchiv Landshut
Staatsarchiv Amberg
Staatsarchiv Bamberg
Staatsarchiv Coburg (Abteilung des Staatsarchivs Bamberg)
Staatsarchiv Nürnberg
Stadtarchiv Landshut

ferner: **Veröffentlichungen des Histor. Vereins Bayreuth.**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Die erste Anregung zu dieser Arbeit hat der Verfasser sowohl durch seine postrechtsgeschichtlichen Studien als auch durch das Amt für Wissenschaft der Gaustudentenführung Bayerische Ostmark erhalten. Die Fassung des Themas läßt vielleicht die Frage auftauchen, warum gerade das Gebiet der heutigen Bayerischen Ostmark gesondert behandelt werden soll, nachdem die Entwicklung der Post in Deutschland doch ziemlich einheitlich verlaufen sei. Dazu ist zu sagen: in Anbetracht des vielfältigen, reichen Stoffes ist es im Rahmen einer solchen Arbeit ratsam, einen gebietsmäßigen Ausschnitt zu bringen. Dazu ist die Rechtsgeschichte der Bayerischen Ostmark verhältnismäßig wenig erforscht und gerade vom Standpunkt der Postgeschichte aus gesehen infolge der durchaus verschiedenen Territorialverhältnisse der früheren Zeit besonders abwechslungsreich.

Es war dem Verfasser daran gelegen, im Rahmen einer kulturgeschichtlichen Aufzeichnung die typisch rechtlichen Fragen zwanglos einzuflechten; denn die wirtschaftlichen und politischen Ereignisse gehen wohl immer der rechtlichen Regelung voran, sind also die Vorbedingung der Rechtsordnung. Ohne die Kulturgeschichte zu behandeln, ist also eine Bearbeitung der Postrechtsgeschichte nicht möglich.

Bei der Suche nach geeigneten Archivalien fand der Verfasser bei allen von ihm angegangenen Stellen stets freundliche Bereitwilligkeit, ihm alles in Frage kommende Material zugänglich zu machen. Es sei hiemit folgenden Behörden und Postforschern für die wertvollen Anregungen, Hinweise und besonders für die zur Verfügung gestellten Archivalien gedankt: dem Gaustudentenführer Pg. Karl Weber, Bayreuth, Bayer. Ostmark, dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, dem fürstlich Thurn- und Taxisschen Zentralarchiv in Regensburg, den Verwaltungen der Büchereien der Reichsbahndirektion Nürnberg und Reichspostdirektion Nürnberg, dem Kreisarchiv München, dem Bayer. Staatsarchiv Landshut, den Herren Oberarchivrat Dr. Freytag, Regensburg, Oberst a. D. Schröder, München, Amtsrat Brunner, München (Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte Bayerns), Hauptkonservator Prof. Dr. W. M. Schmid, München, Postamtmann Leiß, Landshut, Oberpostinspektor Staudenraus, Nürnberg, und Postinspektor Sichler, Nürnberg.

Der Verfasser hofft, mit dieser bescheidenen Arbeit einen kleinen Beitrag zur Kultur- und Rechtsgeschichte unseres Grenzgaues Bayerische Ostmark liefern zu können.

A.

Einleitung

§ 1.

Die Geschichte der Bayerischen Ostmark

Eine bewegte Geschichte weist das Land an der Südostgrenze de Reiches auf, dem der Führer den Namen „Bayerische Ostmark" gab Einstens ein geschlossener, kampfesstarker Grenzgau, ein Schutzwa gegen die andrängenden Avaren, Slawen und Ungarn, wurde das Gebi im Laufe der Jahrhunderte in kleine und kleinste Territorialgebiete zer rissen und verlor so seine Kampfkraft. Erst Adolf Hitler gab dem Grenzgau seine Einheit und damit seine Kraft wieder.

Durch die Rückwärtsbewegung der nach Böhmen eingedrungenen germanischen Markomannen, nach ihren keltischen Vorgängern vo „Boier" genannt, wurde die Ostmark etwa seit 450 n. Chr. germani sches Siedlungsgebiet, nachdem schon vorher die Römerherrschaft südlic der Donau zusammengebrochen war. Die Täler wiesen den kolonisieren den Boiern den Weg. Diese Siedlung war vom fränkischen Königtum getragen, dem das bayerische Gebiet verpflichtet war. Wertvollen Bei trag zu dieser Kolonisation leisteten die Burggrafen von Regensburg und die Mönche. Siedlungen und Klöster entstanden, 1086 werden die Grafen zu Bogen von Kaiser Heinrich IV. zu Grenzwächtern an der Further Senke bestellt; sie errichten ein großartiges Befestigungs werk gegen den Ansturm der Slawen, während der südliche Teil der Ostmark sich gegen Avaren und Ungarn verteidigte.

Der Abschluß der Kolonisation leitete die erste Blütezeit der Ostmark ein: die oberpfälzischen Hammer begannen ihre Arbeit und der ostmärkische Kaufmannsgeist fing an sich zu regen. Aber schon folgte die Zeit der Zersplitterung: es bildeten sich zunächst verschie dene größere Herrschaftsgebiete, so das Bistum Bamberg mit seinem oberfränkischen Hinterland, durch die mit Immunitätsverleihung aus gezeichneten Königsschenkungen -- besonders durch Heinrich II. — reich bedacht, dann die fränkischen Besitztümer der Nürnberger Burg grafen, aus denen sich das Markgrafentum Ansbach-Kulmbach-Bayreuth entwickelte, ferner die „Obere Pfalz", ein stetes Schacherobjekt teilungs freudiger Fürsten, sodann das Gebiet der freien Reichsstadt Regens burg, das Bistum Passau und schließlich Niederbayern, das auch mehr als einmal im Laufe des Mittelalters seinen Herrn wechseln mußte.

Die Geschichte dieser Teile verläuft nun völlig selbständig: Der Hausvertrag von Pavia, den Ludwig der Bayer 1329 mit den Nachkommen seines Bruders Rudolf I. abschloß, brachte einen Teil

des Nordgaues zur Pfalz, der deshalb den Namen „Obere Pfalz" erhielt und bis 1628 zur Kurpfalz gehörte. Die Oberpfalz war aber kein zusammenhängendes Gebiet, im Laufe der Zeit hatten sich vielmehr zahlreiche kleine Herrschaften hier gebildet, wie Hohenburg, Laaber, Leuchtenberg, Pleystein, Störnstein, Sulzbürg, Pyrbaum, Velburg, die Grafschaft Sulzbach (seit 1268 wittelsbachisch), dann das Gebiet der Dipoldinger: Nabburg und Cham. Die Grafschaft Cham wurde Rudolfs Nachkommen verpfändet. Diese wirrnisreiche Zeit benutzte Kaiser Karl IV, um sich für seine böhmische Hausmacht von den ihm verschuldeten pfälzischen Wittelsbachern Teile der Oberpfalz verpfänden zu lassen; dazu kaufte er verschiedene Gebiete und nannte das so „erworbene" Land „Neuböhmen". Erst unter Rupprecht III. von der Pfalz wurde Neuböhmen wieder pfälzisch. Noch vor seinem Tode teilte dieser Herrscher die Oberpfalz unter seine zwei Söhne. Zum besseren Verständnis der später aufgezeigten postgeschichtlichen Entwicklung sei auch einiges über die Verfassung und Verwaltung der Oberpfalz eingeflochten. Das „Fürstentum der Obern Pfalz" wurde der Kurpfalz nicht eingegliedert, sondern führte ein verwaltungsmäßiges Eigenleben. An der Spitze stand meist der älteste Sohn des regierenden Kurfürsten, außerdem ein Statthalter oder Vizedom. Oberste Justiz- und Verwaltungsbehörde war die „Regierung" in Amberg. Ihr zur Seite als Finanzbehörde stand die Rentkammer. Diesen unterstellt waren die Gerichte und Pflegen auf dem Lande und die politischen Gemeinden in den Städten.

Das Zeitalter der Reformation ging nicht spurlos an der Bayerischen Ostmark vorüber. Während in den geistlichen Territorien und in Niederbayern die Gegenreformation verhältnismäßig rasch das aufflammende Feuer der reformatorischen Begeisterung erstickt hatte, war die Oberpfalz zu einer Hochburg der neuen Lehre geworden. Als 1564 dort die Gegenbewegung einsetzte, wurde vor allem der evangelisch gesinnte Adel und die Bürgerschaft der oberpfälzischen Städte hart bedrängt. Bis zum 30jährigen Krieg mußten die Oberpfälzer auf den damaligen Grundsatz ‚cuius regio, eius religio' hin viermal — verschiedene Kurfürsten waren kalvinistisch gesinnt — ihr Bekenntnis wechseln. In diesem Krieg glich die Ostmark und hier besonders wieder die Oberpfalz, einem großen Heerlager. Die Heere Tillys, Wallensteins und Gustav Adolfs, später die vereinigten Heere der Schweden und Franzosen holten so ziemlich das Letzte aus dem geplagten Lande heraus. Beim Friedensschluß 1648 war das Land an der Grenze tot. Ein Zehntel der Bevölkerung von 1514 bewohnte es noch. Nachdem Herzog Maximilian von Bayern bereits seit 1623, nach der Schlacht am „Weißen Berg" bei Prag, in der Kurfürst Friedrich der V. von der Pfalz Sieg und Land verlor, als „kaiser-

licher Majestät Kommissarius und Administrator" in der Oberpfalz waltete und 1624 Kurfürst geworden war, erhielt er am 22. 2. 1628 dieses Gebiet vom Kaiser als Ersatz für seine Kriegskosten in kaiserlichen Diensten. Die verpfändete Grafschaft Cham fiel an Bayern zurück, 1631 auch die böhmischen Lehen in der Oberpfalz. Auch nach der Uebertragung an Maximilian konnte man von einer „Einverleibung" der Oberpfalz nicht sprechen, da sie ihre besondere Regierung mit dem Statthalter und die Rentkammer beibehielt. Den Charakter des Nebenlandes kennzeichnet auch das eine ganze Reihe von Jahrzehnten dort geltende eigene Recht, wie die „Landes- und Polizeiordnung" von 1599 und das Landrecht von 1606 und 1657. Allerdings übte der Hofrat in München über die oberpfälzische Regierung die Oberaufsicht aus. Maximilian hob wohl die oberpfälzische „Landschaft" auf, die Vorrechte der Stände blieben aber erhalten. — Bemerkenswert ist noch das Religionsedikt Maximilians vom 27. April 1628, das den Willen des Kurfürsten, nur die katholische Konfession zu dulden, kundgab. — Im Jahre 1791 wurde das bisher selbständige Fürstentum Sulzbach der Regierung in Amberg unterstellt.

Durch viele Teilungen gekennzeichnet ist auch die Geschichte des ebenfalls wittelsbachischen Niederbayern. Durch die erste Teilung Bayerns 1255 erhielt Ludwig Oberbayern und die Pfalz, Heinrich Niederbayern. Nach dem Aussterben der Linie Heinrichs wurde im Jahre 1340 Niederbayern wieder mit Oberbayern vereinigt. Durch weitere drei Teilungsverträge (1349, 1351 und 1353) erhielt das Land diesmal in Stephan II. mit der Hafte einen neuen Herrn, während ein kleiner Teil, das Straubinger Ländchen, von 1353 bis 1429 ein selbständiges Dasein führte. Die dritte Teilung Bayerns 1392 in die Herzogtümer Bayern-München, Bayern-Ingolstadt und Bayern-Landshut durch Stephans Söhne brachte viel Streit zwischen der Ingolstädter (Ludwig der Gebartete) und der Landshuter Linie (Heinrich der Reiche). Bis 1503 war Niederbayern selbständig, in diesem Jahre erfolgte die endgültige Vereinigung mit der Münchner Linie. Von da ab war dieses Gebiet ein Teil des Herzogtums und späteren Kurfürstentums Bayern.

Eine gesonderte Stellung in der Geschichte der Ostmark schon bald nach Teilung des Nordgaues nahm das spätere Markgrafentum Kulmbach-Bayreuth ein. Ehemals Kolonie der Grafen von Andechs, ging es bald in die Hände der Hohenzollern über, denen als Burggrafen von Nürnberg um 1260 umfangreiche Ländereien um Nürnberg und Bayreuth zufielen. Burggraf Friedrich V. von Nürnberg teilte ungefähr 100 Jahre später das Land in die Fürstentümer Ansbach und Bayreuth. Im Jahre 1413 wurde Kulmbach Hauptstadt des Oberlandes. Um 1420 werden die beiden Fürstentümer wieder ver-

einigt, 200 Jahre später (1603) wieder auseinandergerissen. Im 15. Jahrhundert zerstören die Hussiten Bayreuth. 1529 wurde in Bayreuth die Reformation eingeführt; das Land blieb evangelisch, ohne die vielen Bekenntniswechsel des Nachbargebietes mitzumachen. Im 17. Jahrhundert wurde die Stadt Bayreuth Residenz der Markgrafen. Im Jahre 1763 fiel Bayreuth zum viertenmal an Ansbach zurück. 1791 trat der damalige Markgraf sein Land an Preußen ab; die preußische Herrschaft war wohl kurz, aber sehr segensreich für das kleine Land. Nach der Niederlage Preußens gegen Napoleon 1806 wurde Bayreuth französisches Territorium. Im Frieden von Schönbrunn, am 14. Oktober 1809, trat Napoleon Bayreuth an Bayern ab.

Während in den bayreuthischen Landen das Allgemeine Landrecht galt, herrschte in den bayerischen Herrschaftsgebieten das gemeine Recht, im Bistum Bamberg außerdem das Bamberger Recht.

Die Säkularisation des Jahres 1803 brachte die Auflösung der geistlichen Territorien. Bayern erhielt durch die Uebernahme der Bistümer Bamberg (1803) und Passau (1803/1805) und noch anderer kleiner Herrschaften in der Ostmark ein ziemlich abgerundetes und geschlossenes Gebiet. Die Rheinbundakte vom 12. Juli 1806 ermächtigte Bayern nach dem Untergang des Reiches zur Uebernahme der Reichsritterschaften Ortenburg in Niederbayern und Störnstein in der Oberpfalz. Nachdem 1809/10 Bayreuth bayerisch geworden war, fehlte nur noch die alte Reichsstadt und seit 1803 fürstprimatische Residenzstadt Regensburg, um das bayerische Gebiet vollends abzurunden. Als am 19. Februar 1810 die Stadt in die Hände Napoleons gefallen war, war ihr Schicksal besiegelt. Der damalige Verbündete Napoleons, das Königreich Bayern, übernahm im selben Jahre Stadt und Fürstbistum in bayerische Herrschaft. Seit diesem Jahre also ist die Bayerische Ostmark einheitlich bayerisches Gebiet. Aber man kann gar nicht sagen, daß es ihr nunmehr etwa besser gegangen wäre. Die Grenzgebiete jedenfalls wurden von München aus vernachlässigt und vergessen. Die wirtschaftliche Dürftigkeit des Grenzlandes wurde durch das unglückliche Ende des Weltkrieges, das in der Tschechoslowakei einen feindlichen Grenzstaat schuf, zur drückendsten Not gesteigert. Erst dem Deutschland Adolf Hitlers blieb es vorbehalten, sich dieses schwer bedrohten Grenzgaues anzunehmen und ihn zu neuer kultureller und wirtschaftlicher Blüte zu erwecken.

Quellen: Doeberl M., Entwicklungsgeschichte Bayerns, I. Bd. 1916, II. Bd. 1928;
Oertmann P., Bayerisches Landesprivatrecht, 1903;
Schröder—Künßberg, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, 1932.
„Unsere Bayerische Ostmark“, Grenzschulungsbriefe der Gaustudentenführung Bay. Ostm. (1936/37).

B.

Allgemeines

§ 2.

1. Die Bayerische Ostmark als Verkehrsmittlerin seit alter Zeit zwischen Franken und Böhmen, zwischen Nord- und Süddeutschland, mit besonderer Berücksichtigung der Poststraßen.

Als Grenzgau im Südosten unseres Vaterlandes erfüllt die Bayerische Ostmark heute eine wichtige politische Aufgabe. Aber auch als Durchgangsland des Verkehrs nach dem Osten und Südosten hat dieses Gebiet, also Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern, im Laufe der Jahrhunderte eine bedeutende Rolle gespielt und spielt sie heute im gleichen Maße. Seit der Besiedlung des Gaues, besonders aber seit dem Aufblühen seiner Wirtschaft, dann seit dem Erstarken der Handelsmittelpunkte Köln, Frankfurt, Nürnberg, Augsburg und Regensburg erfüllte dieser Landstrich als Verkehrsmittler zwischen dem Westen Deutschlands und dem alten Reichsland Böhmen, zwischen dem Norden und dem Süden und Südosten, hier besonders mit Wien, eine wichtige Aufgabe. Es liegt deshalb im Zuge der natürlichen Entwicklung, daß sich schon seit altersher wichtige Verkehrs- und Militärstraßen kreuz und quer durch die Ostmark zogen. Das bayerisch-böhmische Grenzgebirge bildete wohl für den großen Durchgangsverkehr eine nicht allzuleicht überwindbare natürliche Schranke. Aber dort, wo Heere und Völkerstämme sich von jeher ihren Weg bahnten, fand auch unbeugsamer deutscher Kaufmannsgeist seinen Weg zu lebhaftem Güteraustausch mit Böhmen. Aber zwei Pässe, die Egerer Pforte und die Further Senke, ferner die natürliche Straße der Donau erleichterten dem Kaufmann den Weg. Dazu schuf er sich eine weitere Straße, den „Goldenen Steig". Nürnberg und Prag waren hier zwei Magnetpole, zwischen denen sich lebhafter Handels- und besonders politischer Verkehr hin und her bewegte: Prag, lange Residenz des Oberhaupts des Reichs, Nürnberg, des Reiches Schatzkästlein, als dritte im Bunde Regensburg, seit 1664 ständiger Sitz des Reichstags, dazu der wichtige Stapelplatz Passau machten das Land dazwischen zu einem Mittelpunkte des Verkehrs seit dem Mittelalter.

Daß die alten Handelswege in erster Linie den natürlichen Straßen der Flüsse, also vor allem Donau, Main, Naab, Inn und

Isar, folgten, ist selbstverständlich. Eine der ältesten Straßen durch den Nordgau verlief von Bardowiek an der Elbe über Magdeburg, Erfurt, Hallstadt (bei Bamberg), Forchheim, durch das Lauterachtal, Vilstal, Naabtal, in die Gegend von Burglengenfeld[1]). Sehr alt ist auch die Straße von Regensburg dem oberen Chambtal entlang durch die Further Senke nach Böhmen. Besonders die alte Nibelungenstraße durch das Donautal hatte als Verbindungsweg zwischen dem Reich und Südosteuropa eine hohe Bedeutung. Nicht zu vergessen ist die alte Straße durch die fränkischen Hochstifte und durch das brandenburgische Oberland dem Main entlang, die den Weg nach Eger — Pilsen — Prag wies. Als Nord-Süd-Verbindung war die Straße, die die Messestadt Leipzig mit München über Hof — Weiden — Regensburg — Landshut verband, eine spätere Poststraße, von Wichtigkeit. Besondere Bedeutung seit frühester Zeit hatten die Straßen, die von der alten Handelsstadt Nürnberg nach Norden, Osten und Südosten ausliefen und das Gebiet der Ostmark berührten. Die älteste ist die bereits im Jahre 1061 als „Reichsstraße" bezeichnete Handelsstraße Nürnberg — Pegnitz — Kemnath — Schirnding — Eger[2]). An Alter fast ebenbürtig sind die Straßen Nürnberg — Amberg — Furth im Wald — Pilsen — Prag, Nürnberg — Neumarkt/Opf. — Schwarzenfeld — Neunburg v. Wald — Waldmünchen, — Taus — Pilsen — Prag, Nürnberg — Amberg — Hirschau — Wernberg — Waidhaus — Mies — Pilsen — Prag, und Nürnberg — Bamberg — Hildburghausen — Hamburg, von denen die meisten als Postkurse, wie später dargelegt werden soll, eine Rolle spielten. Dazu kam die Verbindungsstraße von Nürnberg nach Regensburg über Neumarkt. Auch Passau als Verkehrsmittlerin zwischen dem heutigen Reichsgebiet und den habsburgischen Landen und als bedeutender Umschlagplatz des Handels hatte als Kreuzungspunkt der Verkehrswege große Bedeutung. Bei Anlegung all dieser Straßen waren wohl die militärischen Bedürfnisse der Landesherrn ausschlaggebend, bald aber bediente sich der Handel dieser Wege, wie auch die Postkurse ursprünglich militärischen Bedürfnissen entsprangen und erst allmählich wirtschaftlichen Interessen dienten.

Wie bunt auch früher die Landkarte der Bayerischen Ostmark aussah — die ganz verschiedenen Herrschaftsverhältnisse waren sowohl im Fern- wie auch im inneren Landverkehr meist nach wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten ausgerichtet —, so brachte doch die straff organisierte, über viele Teile Deutschlands und auch über die gesamte Ostmark verbreitete Posteinrichtung der Taxis wenigstens in dieser Hinsicht eine gewisse Einheitlichkeit in das Durcheinander der Interessensphären.

---

1) S. a. Doeberl Bd. I, S. 569.

2) Doeberl a. a. O.

2. Die allgemeine Entwicklung des Postregals in Deutschland unter Berücksichtigung des Gebietes der heutigen Ostmark

§ 3.

1. Anfänge der 'Post'.

Das Bedürfnis der Menschen nach Uebermittlung von Nachrichten ist so alt wie die Kultur der Menschheit überhaupt. Frühzeitig schufen sie sich, vor allem die Herrscher von Kulturvölkern, eine Einrichtung, die diesem Bedürfnis abhelfen konnte. Der von den Persern unter Darius und Cyrus hochentwickelte Nachrichtenverkehr, der schon von Herodot gelobt wird, die Hemerodromen der Griechen, der Cursus Publicus der Römer, sind uralte Zeugen für die Verwirklichung dieses Wunsches der Menschen. War eine organisierte Nachrichtenbeförderung im Altertum allein dem Herrscher vorbehalten, so diente sie im späten Mittelalter schon mehr und mehr auch der Allgemeinheit. Das Aufblühen des Handels, vor allem in den Städten, und der Ausbau von Welthandelswegen begünstigte diese Entwicklung in hohem Maße[1]). Im frühen Mittelalter allerdings war gleich dem Altertum jedweder Nachrichtenverkehr Angelegenheit des Herrschers, vielleicht noch der Klöster. In dem gut organisierten Frankenreich spielte auch die Nachrichtenbeförderung eine gewisse Rolle: das Sinnbild der Boten zur Zeit der fränkischen Könige war ein weißer Haselstab. Sobald an Stelle der mündlichen Mitteilung der Brief getreten war, trugen die Boten einen Gabelstock, in den der Brief eingesteckt wurde. Die deutschen Herrscher des Mittelalters setzten selbst genaue Pflichtleistungen der Vasallen, Städte und einzelnen Untertanen für den Nachrichtenverkehr und ihre Befreiung von solchen Leistungen ausdrücklich fest. So ist z. B. im großen Freiheitsbrief König Arnulfs von Kärnten für das Bistum Passau vom 9. September 898 ausdrücklich das Hochstift von jeder Zwangsleistung in Sachen des Verkehrs befreit[2]). Im Freiheitsbrief

[1]) Vgl. die spät. Ausführungen über das Botenwesen in § 4.

[2]) Die betr. Stelle lautet: .. Nullus .. superioris vel inferioris ordinis reipublicae procurator vel qualibet (quaelibet) persona ad causas tribunitio more audiendas vel freda exigenda aut mansiones seu paratas faciendas parafredos aut fideiussores tollendos ... exigere conetur. (Monumenta Boica, Bd. XXVIII. 1. Teil, S. 121.

Friedrich II. für die Stadt Nürnberg vom 8. November 1219 gewährte der Kaiser den Nürnbergern ausdrücklich Zollfreiheit zwischen Regensburg und Passau[3]), um dem Güter- und Handelsverkehr keine Schranken zu setzen. In jener Zeit entwickelte sich auch aus dem Geleitswesen (der Begleitung der Standespersonen und Kaufleute durch Bewaffnete zu ihrem Schutz) die tatsächliche Beförderung von Reisenden weltlichen und geistlichen Standes. — Mittelalterliche Urkunden berichten von der Einrichtung der Boten- oder Brieflehen, die aber im 14. Jahrhundert bereits im Aussterben begriffen war. Der Lehensherr gab hier dem Vasallen für die Gestellung von Mensch und Pferd zu Botendiensten irgendein Lehen. So ist im Lehensbuch der bayerischen Herzöge vom Anfang des 14. Jahrhunderts von einem Brieflehen im Viztumamt Pfarrkirchen in Niederbayern die Rede[4]).

Der uns Menschen der Gegenwart geläufige Begriff „Post" bezeichnete nicht von jeher schon diese verkehrstechnische Einrichtung. Das Wort „Post", das zum erstenmal in der Chronik Marco Polos, also Ende des 13. Jahrhunderts, auftaucht[5]), bedeutete damals und noch lange Zeit nachher lediglich Pferderast oder Pferdewechselstelle. Erst später, etwa um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts, vollzog sich die Begriffswandlung dieses Wortes. In Herbas Reiseführer vom Jahre 1563[6]) bezeichnet „poste" allein die Gelegenheit zum Wechsel der Reisepferde. Ja noch in Codognos Werk aus dem Jahre 1608[7]) wird der Ausdruck noch ganz im alten Sinn gebraucht. Die Anwendung des Wortes „Post" innerhalb Deutschlands auf jene durchgebildete Verkehrsanstalt der späteren Zeit, vor allem auf die staatliche Einrichtung dieser Art, erfolgte erst mit dem dem Aufkommen der Taxisschen Posten im Reich. . . .

---

3) Hartmann E., Die Entwicklungsgeschichte der Posten, Leipzig 1868, S. 173.

4) „. . . Aber Brieflehen, der sol brief tragen." (Monumenta Boica, Bd. XXXVI, 2. Teil, S. 94.

5) Ohmann Fritz, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, Leipzig 1909.

6) Herba, Giovanni da l', Itinerario delle poste per diverse parte del mondo, Roma 1563.

7) Codogno Ottavio, Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo. Milano 1608.

Quellen: Crole B. E., Geschichte der Deutschen Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart 1889; Flegler A., Zur Geschichte der Posten 1858; Hartmann E., Die Entwicklungsgeschichte der Posten 1868; Huber F. C., Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs 1893; Schwarz K., Die Entwicklung der deutschen Post, 1931; Stängel K., Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, 1844.

2. Botenwesen, Lehenrößlerei und Metzgerposten.

Eine bedeutende Rolle im Nachrichtenverkehr des späten Mittelalters spielten die Boten der Fürsten und öffentlichen Körperschaften, vor allem der Städte, dann der Klöster und der Universitäten. Hochentwickelt war auch die Botenpost des Deutschritterordens, besonders unter Hochmeister Hartmann von Heldrungen (1275—1283). — Die Fürsten sandten entweder eigene Boten aus oder ließen ihre Nachrichten streckenweise durch die Ratsboten der nächstgelegenen Stadt befördern; denn gerade in den Städten hatte sich schon frühzeitig ein wohlorganisiertes Botenwesen entwickelt, das mit dem Aufblühen des Handelsverkehrs unter Förderung der städtischen Kaufmannschaft immer mehr zu einer bedeutenden Verkehrseinrichtung heranwuchs. Ursprünglich bestand zwischen dem Absender und dem privaten Boten kein Vertrags- sondern lediglich ein Vertrauensverhältnis. Die Verfeinerung des Handelsverkehrs, die oft Versendung von wertvollen Gütern notwendig machte, erregte bei der Kaufmannschaft gar bald den Wunsch nach obrigkeitlicher Beaufsichtigung und Verwaltung des Botenwesens. Diesem Wunsche kamen die Städte ohne weiteres nach. Damit entwickelte sich mehr und mehr der Botenvertrag, zunächst mit dem einzelnen Boten, später zwischen dem Absender und der Botenanstalt. Auch die wachsende Zahl der Boten erforderte allmählich eine straffere behördliche Organisation, vor allem eine Botenordnung. Neben dem Nürnberger war besonders das Regensburger Botenwesen schon im 14. Jahrhundert zu einem bedeutenden Faktor im Handelsleben geworden. Korzendorfer[1]) führt bereits zwischen 1325 und 1350 einen Berufsboten an, der im „Wundenbuch" der Stadt Regensburg als „Glaeslein der pote" bezeichnet ist. Damals vollzog sich gerade der Uebergang vom Gelegenheitsboten zum Berufsboten. Seit etwa 1420 trugen die Regensburger Boten (gleich denen der meisten anderen deutschen Städte) als Zeichen der Botengerechtigkeit eine Botenbüchse aus Holz, die mit dem Stadtwappen bemalt war[2]). Anfangs diente diese Büchse zur Aufnahme der Briefe, später war sie — sie verkleinerte unterdessen ihre Form — lediglich das Zeichen, daß der Träger vom Rat in Eid und Pflicht genommen worden war.

Man unterschied die sogen. „Ordinariboten" oder behördlich verpflichtete Boten und die sogen. „Nebenboten", die ihr Gewerbe privat

---

[1]) Archiv für Post und Telegraphie, 1923, Heft 12, S. 473.

[2]) Arch. für Post u. Telegr., a. a. O. S. 474.

betrieben. Die Beförderung der Nachrichten und Güter geschah bei beiden Arten zu Fuß, zu Roß oder später mit dem Fuhrwerk. Die Ordinariboten erhielten sich als Amtsboten der Fürstenhöfe und Behörden bis in das 19. Jahrhundert. Die Nebenboten aber, die später Lehenrößler, Lohnrößler, Hauderer [2a]), Karrner, Krachsenträger und auf der Donau Fließsteiner [2b]) genannt wurden, mußten schließlich im Konkurrenzkampf mit der staatlichen Posteinrichtung, vor allem mit der wohlorganisierten Taxisschen Reichspost unterliegen, da ihnen trotz vieler Privilegien die Kraft zur Selbstbehauptung fehlte, die nur eine größere und festgefügte Organisation besitzen kann. Die ordentlichen Amtsboten dagegen hatten die landesherrliche Macht, der sie ausschließlich dienten, hinter sich. Daher ist es auch verständlich, daß gerade gegen diejenigen Amtsboten, die nebenbei auch privaten Botenverkehr vermittelten, sich besonders der Kampf der Taxisschen Post richtete, da diesen Boten infolge ihrer amtlichen Tätigkeit besonders schwer beizukommen war.

Auch der Kaiser bediente sich, bevor die Taxissche Post in Deutschland Eingang fand, bzw. die österreichische Hofpost unter den Grafen von Paar gegründet wurde, eigener Boten. Diese wurden von den jeweiligen Hoflagern ausgesandt, aber nur soweit auf der betreffenden Strecke keine ordentlichen Stadtboten den Verkehr vermittelten, deren sich die städtefreundlichen Kaiser in erster Linie bedienten. An den Höfen Brandenburg-Bayreuths[3]) und der bayerischen Herzöge, vor allem auch der Landshuter Linie[4]), hatte sich im 15. Jahrhundert ein reger Botenverkehr entwickelt. Diese Boten der Hofhaltungen unterstanden einem eigenen Botenmeister, dessen Tätigkeitsfeld genau abgegrenzt war und im Laufe der Zeit, wie z. B. in Bayreuth[5]), in eigenen Gesetzesbestimmungen rechtlich umrissen war. Daneben blühte das städtische Botenwesen trotz beginnender Machtentfaltung der Kaiserlichen Reichspost weiterhin. So unterhielt Nürnberg, eine der bedeutendsten Handelsstädte der damaligen Zeit, einen städtischen Botenverkehr nach Breslau schon vor 1570[6]), nach Wien über Regensburg und Passau, und nach Leipzig über Bamberg bis in das 18. Jahrhundert hinein.

[2a]) Wortstamm: „heuern".

[2b]) Vgl. die Ausführungen in § 32.

[3]) Vgl. § 18

[4]) Vgl. § 31

[5]) Vgl. § 18

[6]) Vgl. Hald Karl, Alt-Nürnbergs Verkehrswesen seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, Nürnberg 1929, S. 320.

Eine eigenartige Erscheinung in der Vorgeschichte der Post bildet die sogenannte Metzgerpost. Die Metzger, die aus beruflichen Gründen sich Pferde halten und oft und weit ins Land reisen mußten, wurden frühzeitig von Fürsten und Korporationen zu Botendiensten herangezogen. Dieser Brauch hatte sich besonders in Südwestdeutschland, vor allem in Württemberg, eingeführt, aber auch im Gebiet der heutigen Bayerischen Ostmark stößt man auf Spuren der alten Metzgerposten: So hatte in Straubing im Jahre 1618 der Rat an die Metzger die Weisung gegeben, ihre Pferde zum „Postieren" herzuleihen, damit die Reisenden mangels einer ordentlichen Post weiterbefördert werden konnten. Dabei hatte der Rat die Pferde der Metzger für eine Strecke von sechs bis zehn Meilen angefordert. Dagegen verwahrten sich die Metzger am 11. März 1618[7]). Schließlich mußten sie sich doch verpflichten, ihre Pferde für eine Wegstrecke von nur drei Meilen zur Verfügung zu stellen. Doch scheint es sich hiebei um eine vorübergehende Notmaßnahme gehandelt zu haben. Das gleiche war der Fall im Jahre 1620, als der Posthalter von Waidhaus in der Oberpfalz von der kurpfälzischen Regierung in Amberg den Auftrag erhielt, eine Postverbindung nach Böhmen zu schaffen, da die ordentliche Verbindung durch die kurpfälzischen Posten infolge der Kämpfe in Böhmen zu Beginn des dreißigjährigen Krieges unterbrochen war. Der Posthalter schlug dem zuständigen Pfleger in Burgtreswitz vor, eine Metzgerpost anzulegen, da die Metzger „ohn dies mit Pferd versehen" seien und „alle Umb- und Nebenweg wissen"[8]). Daß es nicht zur Durchführung dieser Notpost kam, lag an der weiteren Entwicklung der Kriegslage.

Auch in Landshut bestand während des dreißigjährigen Krieges eine Metzgerpost. Darüber berichtet der Landshuter Geschichtsforscher Staudenraus aus dem Jahre 1632, daß die Metzger eine besondere Last zu tragen gehabt hätten, „indem sie abwechselnd in Ermangelung einer ordentlichen Post die Postpferde besorgen mußten"[9]). Bei der Landshuter Metzgerpost handelte es sich aber nicht um eine organisierte Post für Zwecke der Behörden, wie dies in Württemberg, der eigentlichen Heimat der Metzgerpost, der Fall war. Doch auch in der Ostmark und zwar in Bayreuth, findet man eine rein Regierungszwecken dienende Metzgerpost. So versuchte Markgraf Christian Ernst von Brandenburg-Bayreuth 1684 durch die Anlegung einer Metzgerpost zwischen Bayreuth und Kulmbach der Post einen Aufschwung zu geben[10]). In zwei Be-

---

[7]) Kreisarchiv München General-Register (GR) 1223/11.

[8]) Kreisarchiv Mchn. GR 1219/3, Bl. 166.

[9]) Staudenraus, Chronik der Stadt Landshut, Landshut 1832, Bd. II, S. 74.

[10]) Lippert F., Die Post im Markgrafentum Bayreuth, in „Oberfränkische Heimat" 1928, Nr. 23, S. 186/187.

fehlen vom 2. und 21. Juli 1684 an den Rat der Stadt Bayreuth ordnete er an, zwei Metzger, die Pferde hielten, zu bestellen. Diese sollten sich in ständiger Bereitschaft halten und auf Veranlassung des Botenmeisters am Hofe die amtlichen Briefsachen umgehend nach Kulmbach verbringen. In einem Schreiben heißt es auch: „.. Die Cösten hierzu ist Crafft diß von den Steuergeldern zu nehmen und der Landschaft hinwieder auffzurechnen .."

Trotz kaiserlicher Verbote[11]) hielt sich die Metzgerpost in Deutschland lange bis in das 17. Jahrhundert. Schließlich mußte sie doch der schnelleren und regelmäßigeren Taxisschen Reichspost erliegen.

Sonstige Quellen zu diesem Abschnitt: Hartmann E., Die Entwicklungsgeschichte der Posten, 1868; Huber F. C., Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, 1893; Schwarz K., Die Entwicklung der deutschen Post, 1931; Stängel K., Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, 1844; Stephan-Sautter, Geschichte der preußischen Post, 1928.

§ 5.

3. Die allmähliche Organisation der Post, besonders der „Reichsposten" unter den Taxis.

So sehen wir bis zum Ende des 15. Jahrhunderts eine Stufenfolge in der Entwicklung einer postähnlichen Einrichtung. Aus dem ursprünglichen „Gefälligkeitsakt" eines Boten, bzw. aus der Erfüllung einer lebensrechtlichen Verpflichtung war der Werkvertrag zwischen Kaufmann und Boten, später der Dienstvertrag zwischen dem Absender der Nachricht oder der Güter und der Beförderungsanstalt geworden. Und hier setzt die Entwicklung der modernen Post ein. Unter moderner Post in diesem Sinne darf man aber nicht die heutigen auf das 16. Jahrhundert einfach übertragenen Verhältnisse verstehen; lediglich der Begriff der Regelmäßigkeit haftet der Post damals wie heute gleich an. Man muß sich immer wieder vor Augen halten, daß damals jede Verkehrseinrichtung den Belangen des Herrschers diente; erst in zweiter Linie spielte

---

[11]) Im Postpatent Rudolf II. vom 6. November 1597 heißt es, „wie angemaßt es sei, daß die Metzger Briefe und Sachen bei Tag und Nacht durch eigene Roß und Boten.. aus Italien, Teutsch- und Niederlanden zu Schaden und Verderb der kaiserlichen ordinari Postwesens befördern und noch obendrein das Posthorn führen.." (Crole B. E., Geschichte der Deutschen Post, Leipzig 1889, S. 190). Dieser kaiserliche Erlaß ging scharf gegen die Metzgerposten vor, genau wie das Edikt Kaiser Ferdinand II. vom 12. Januar 1620, in dem hohe Strafen angedroht wurden (Crole a. a. O. S. 212.) Vgl. auch die Ausführungen in § 5.

das Bedürfnis der Allgemeinheit eine Rolle. Da das erste Auftauchen der organisierten Post schon in die Zeit des Uebergangs vom älteren Patrimonialstaat zum Polizeistaat fällt, so ist verständlich, daß die den Zielen des Fürsten dienende Einrichtung mit Recht als Staatspost bezeichnet wird[1]). Eine solche organisierte Staatspost richtete zuerst ein Franz von Taxis in den burgundischen Niederlanden im Jahre 1500 ein[2]). Diese vom Herrscher privilegierte Staatspost entstand aber nicht gleichsam über Nacht, sondern entwickelte sich ganz allmählich aus einer dem fürstlichen Hofe dienenden Botenanstalt[3]) zu der staatsrechtlich verankerten Einrichtung, die wohl wieder nur in erster Linie dynastischen Zielen, aber schon in beschränktem Umfange der Allgemeinheit diente.

Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, die Geschichte des Hauses Taxis und das Verhältnis dieser Familie zu den niederländisch-burgundisch-spanischen und österreichischen Herrschern im einzelnen aufzuzeigen; dies ist von berufener Seite des öfteren geschehen. Es soll lediglich darauf hingewiesen werden, daß durch einen Vertrag zwischen Karl I. von Spanien und Franz und Baptista von Taxis vom 12. 11. 1516[4]) diese Staatspost eine Erweiterung erfuhr, die sie auch mit dem Reich im engeren Sinne in Berührung brachte. Der Grund lag in den dynastischen Verhältnissen, da der nämliche Karl I. im Jahre 1519 deutscher Kaiser wurde, der die Höfe Brüssel und Wien eben durch die Taxissche Post verbinden ließ. Dieser Taxissche Relaisdienst zwischen Brüssel und Wien wurde dann zur „Reichspost", als er im deutschen Staatsrecht geregelt wurde. Diese rechtliche Bestätigung der „Reichspost" erfolgte am 21. 8. 1563 durch Kaiser Ferdinand I., als er in einem Bestallungsbrief[4a]) Leonhard von Taxis zum Generalpostmeister „im Hl. Römischen Reich" und in den übrigen habsburgischen Erblanden bestätigte, während in den früheren Bestallungsbriefen von 1536 und 1543 noch nicht vom „Reich" die Rede war.

---

[1]) Vgl. die Ausführungen in § 6.

[2]) Am 1. 3. 1500 ernannte Philipp der Schöne von Burgund, Sohn Kaiser Maximilians, Franz von Taxis zum „capitaine et maistre" seiner Posten (Rübsam, 'Joh. Bapt. v. Taxis . . ', 1889).

([3] Einzelne der Taxis waren anfangs Botenmeister in österreichischen Hofdiensten, wie die älteste Spur der Taxis auf deutschem Boden beweist: Nach Ohmann, a. a. O., S. 85 f. ist in den Rait (=Rechnungs) büchern der Stadt Innsbruck aus den Jahren 1489/90 von dem „Obristn postmaister Johannetn Daxen" die Rede. Dieser Johannes von Taxis war österreichischer Botenmeister in Innsbruck. — Unter den Habsburgern waren nicht weniger als 13 Taxis tätig, „die als Reitboten anfingen und schließlich als einflußreiche Postmeister dastanden" (Ohmann a. a. O., S. 244).

[4]) Rübsam, a. a. O., S. 203, 215 ff.

[4a]) Lünig Reichsarchiv, 1713, I/441.

Crole[5]) betrachtet zwar auch 1563 noch die Taxissche Einrichtung noch als „niederländisches Institut im Reich". Doch handelte es sich damals wirklich schon um eine Reichspost, da 1.) die Niederlande damals immer noch, wenigstens formell, zum Reich gehörten, 2.) die Taxissche Post sich damals tatsächlich schon in beschränktem Maße dem Bedürfnis der Allgemeinheit im Reiche erschlossen hatte[6]), 3.) das Postwesen auch allgemein als Reichsangelegenheit angesehen wurde, wie aus dem Beschluß der Kurfürsten auf dem Reichstag von Speyer 1570 hervorgeht, die Kaiser Maximilian II. nahelegten, er möge seinen Einfluß dahingehend geltend machen, „daß das Postwesen beim Reiche erhalten bliebe"[7]), d. h. daß der spanische Einfluß[8]) ausgeschaltet würde. Politische Schwierigkeiten, wie der Abfall der Niederlande, machten auch der Taxisschen Post viel zu schaffen, die 1577 einen wirtschaftlichen Zusammenbruch erleben mußte. Der Kaiser, dem an der Erhaltung der Staatspost natürlich viel lag, suchte mit Hilfe des von Taxis abgefallenen Kölner Postmeisters Henot, die Post wieder aufzurichten. Henots Vorhaben war aber, nicht zuletzt mangels finanzieller Mittel, ein kläglicher Mißerfolg beschieden, sodaß der Kaiser 1593 auf Taxis zurückgriff, der sich mit Henot verglich, und ihm alle Vollmachten gab. Am 16. Juni 1595[9]) ernannte Kaiser Rudolf II. Leonard von Taxis zum Generaloberpostmeister im Deutschen Reich, ein kaiserliches Patent vom 15. September 1596[10]) verkündete die Einsetzung Leonards und zugleich das kaiserliche Postregal[11]). In diesem Patent erklärt Rudolf II., er „konfirmierte Leonard von Taxis zum Obristen general Postmaistern im heiligen Reich", ihm sei durch die kaiserliche „bestettigung des ganzen Postwesens Direktion und Bestellung untergeben und anvertraut" worden. Demzufolge sei Leonard in seinem Amte auch

---

5) Crole B. E., 'Geschichte der Deutschen Post . . ', Leipzig 1889, S. 201.

6) Der private Briefverkehr hatte sich besonders im Zeitalter des Humanismus, der Reformation und der Renaissance im Reich mächtig entwickelt.

7) Schwarz, 'Entwicklung der Deutschen Post', 1931, S. 32. — Beust, Vom Postregal, 1747, Teil I, S. 104.

8) Nach Karl V. Regierungsniederlegung 1556 fiel sein Reich, das Spanien und Deutschland umfaßte, wieder auseinander. Die gesamte Taxische Post wurde weiterhin finanziell vom spanischen Hof unterhalten!

9) Schwarz a. a. O., S. 36. Brunner, 'Das Postwesen in Bayern', 1900, S. 17.

10) Huber F. C., Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, 1893 S. 97. Crole, a. a. O., S. 190 f. Schwarz, a. a. O., S. 36.

11) Näh. s. in § 6.

von allen Reichsgliedern anzuerkennen. Am 6. November 1597[12]) folgte ein kaiserliches Patent gegen das „Nebenbotenwerk", das sich gegen die private Briefbeförderung der Boten und Metzger richtete, die zu Schaden und Verderb des kaiserlichen Ordinari-Postwesens Briefe beförderten und obendrein das Posthorn führten, „als ständen sie in des Kaisers Diensten". Das Posthorn war also damals schon das Sinnbild des kaiserlichen Reichspostregals[13]).

§ 6.

4. Der Streit um das Postregal.

Mit dem wichtigen Erlaß Rudolf II. vom 15. September 1596, der die Anerkennung der durch Taxis geleiteten Reichspost von den Gliedern des Reichs forderte, begann der jahrhundertelange Kampf um das Postregal. In diesem Erlaß wurde die Post zum erstenmal ein „hochbefreites Regal" genannt. Man versteht unter Postregal ein gleich den anderen Regalien früher dem jeweiligen Herrscher, später dem Staat als solchem vorbehaltenes Recht, Postkurse und Postanstalten zur Beförderung von Briefen und anderen Sachen und gegebenenfalls von Personen einzurichten. Dazu kam damals die Auffassung, dem Inhaber des Postregals[1]) stehe die unbeschränkte Befugnis zu, die Postbeamten nach freiem Willen anzustellen sowie die volle Gerichtsbarkeit über das Postpersonal auszuüben[2]). „Hochbefreit" nannte der Kaiser das Regal, weil er es ganz besonders als ein bisher unausgenütztes Regal ansah, das ihm eben deshalb zustand, weil es bisher frei war. Die Ausübung des Postregals hatte nun der Kaiser den Taxis übertragen, die sich als treue Diener im österreichischen Hofdienst bewährt hatten. Diese Uebertragung geschah durch Belehnung. Dabei war der Kaiser auf ernste Schwierigkeiten seitens verschiedener, vor allem der mächtigeren Reichsstände gestoßen, die im Bewußtsein ihrer Macht sich schon völlig unabhängig vom Kaiser fühlten und das Postregal als Stück der Landeshoheit in gleicher Weise für sich in Anspruch nahmen. Einzelne Landesfürsten hatten schon frühzeitig ein eigenes Post- bzw. Botenwesen organisiert. So hatten die brandenburgischen Herrscher schon gegen Ende des 15. Jahrhunderts einen regelmäßigen Botendienst

---

[12]) Dieser Erlaß wurde seiner Bedeutung halber die sog. „Postreformation" genannt.

[13]) Ein verschärftes Edikt Kaiser Ferdinand II. vom 12. Januar 1620 (Crole a. a. O., S. 212) untersagte nochmals ausdrücklich bei Strafe das „Posthörnleführen".

[1]) früher auch ius postarum genannt (Matthias, 'Ueber Posten und Post-Regale', 1832, II. Bd., S. 269).

[2]) Beust a. a. O., Bd. I, S. 1, 10; Bd. II., S. 29; (Bd. II) S. 564, 695.

zwischen der Kurmark und den fränkischen Landen eingerichtet[3]) und auch im eigenen Land verschiedene Botenkurse in Gang gesetzt. Zur Zeit des Landsberger Bundes (1556—1598) war auf Veranlassung des Herzogs Albrecht V. von Bayern ein eigener Postdienst zwischen den Bundesmitgliedern und nach Böhmen eingerichtet worden[4]), der seinen Weg auch durch das Gebiet der heutigen Ostmark nahm, da der Fürstbischof von Bamberg-Würzburg ebenfalls dem Bund angehörte. Noch verschiedene andere Landesherren, wie die Herzöge von Württemberg oder die pfälzischen Kurfürsten[5]) hatten ihre eigene Landespost; ja sogar der Kaiser selbst hatte sich für seine habsburgische Hausmacht eine eigene Hofpost eingerichtet, die seit 1623 unter der Leitung der Grafen von Paar stand[6]) und völlig unabhängig von der Reichspost war[7]). Diese Tatsache besonders bestärkte die Reichsbünde in ihrem Widerstand gegen die Kaiserliche Reichspost und in ihrem Kampf um ihre Landespost, da sie das für sich für recht hielten, was eben dem Kaiser als Erzherzog von Oesterreich billig war. Die Fürsten wurden indirekt von den Reichsstädten unterstützt, die fürchteten, ihr wohlorganisiertes altes Botenwesen aufgeben zu müssen und daher dem Eindringen der Taxisschen Posten in die Städte erbitterten Widerstand[8]) leisteten. Dieser Kampf der Städte war aber durchaus nicht gegen die K a i s e r l i c h e Post gerichtet, sondern gegen eine fremde Post überhaupt. Der Kaiser selbst unternahm nichts gegen das organisierte städtische Botenwesen; lediglich gegen die Auswüchse des Botenwesens, gegen die private Post- und Personenbeförderung[9]) und gegen die Metzgerposten wandten sich die zahlreichen kaiserlichen Erlasse. So erging bereits 1579 eine kaiserliche Verfügung gegen das Neben-

---

[3]) Näh. s. § 9.

[4]) Brunner a. a. O., S. 28/29.

[5]) Bereits Friedrich II. der Weise war auf eine gute Postverbindung in seinen Landen, die auch die Oberpfalz einschlossen, bedacht, wie aus einer Urkunde aus dem Jahre 1527 (s. § 23) hervorgeht. Kurfürst Friedrich V. (der „Winterkönig") hatte noch vor Ausbruch des 30-jähr. Kriegs die Reichsposten in der Oberpfalz kurzerhand in eigene Regie genommen. (Näh. s. § 23).

[6]) Schwarz, a. a. O. S. 47.

[7]) Von der österreichischen Hofpost wurde seit ungefähr 1527 die Poststrecke Augsburg — Regensburg — Prag, die mitten durch die heutige Ostmark führte, unterhalten. Dieser Postkurs ging erst 1630 formell auf das Reichspostgeneralat über (Näh. S. § 24). — Zwischen österr. Hofpost und Reichspost herrschte trotz des einen Oberherrn kein einträgliches Verhältnis, da für Paar wie für Taxis der wirtschaftliche Konkurrenzkampf maßgebend war.

[8]) Vgl. den Widerstand der Reichsstadt Regensburg in § 28.

[9]) in den Erlassen „Nebenbotenwerk" genannt.

botenwerk in Augsburg[10]). Der Erlaß des Kaisers vom 6. November 1597[11]) ging besonders scharf gegen die Metzgerpost und die privaten Boten vor, denen unter hohen Strafen die Ausübung ihres Gewerbes untersagt wurde. Am 17. 12. 1627 ordnete ein kaiserlicher Befehl an, das „Botenwerk als dem kaiserlichen Regal zuwider abzustellen"[12]). Ferdinand II. erneuerte auf Wunsch der Gräfin Alexandrine von Taxis, der Vormünderin ihres Sohnes Lamoral III. Claudius, 1635 die bereits 1627 ergangenen Anordnungen[13]). Auch das Patent[14]) Ferdinand III. vom 12. August 1637 verbot alle „unverpflichteten Nebenposten".

In all diesen Erlassen gegen das private Botenwesen kam immer wieder der Regalanspruch des Kaisers und sein Wille, die Reichsposten auf Kosten der Territorialposten zu vergrößern[15]), zum Vorschein, obwohl ein Gutachten der Reichsstände vom 12. Januar 1637 erklärt hatte, daß es den Ständen anheimzustellen sei, kraft ihrer Regalien eigene Posten einzurichten[16]). Der Grund für den so erbitterten Kampf der Landesherrn um eigene Posten und gegen den kaiserlichen Regalanspruch ist allein in politischen Beweggründen zu suchen: Die Territorialherren sahen in der Reichspost — nicht mit Unrecht — ein politisches Kampfmittel des Kaisers, das unter dem Deckmantel der Gemeinnützigkeit ein Vorwerk kaiserlicher und damit habsburgischer Politik, ja ein „Staat im Staate" sein konnte und es tatsächlich in vielen Fällen war. Ein vorbehaltloses Zugeständnis des kaiserlichen Postregals durch die Fürsten war obendrein dazu angetan, die habsburgische Machtstellung zu erweitern, da die Kaiserkrone jahrhundertelang von Habsburgern getragen wurde. Der Kaiser auf der anderen Seite versuchte mit allen Mitteln, den Reichsposten die Anerkennung der Reichsstände zu verschaffen und begünstigte die Taxis in jeder nur möglichen Weise: Der Nachfolger Rudolf II., Kaiser Mathias, erneuerte am 11. Januar 1614 das Mandat Rudolfs und verlieh am 27. Juli 1615 dem Freiherrn Lamoral von Taxis das General-Reichspostmeisteramt als ein von neuem eingesetztes erbliches Mannlehen und gebot allen Fürsten und Städten, Lamoral keine Hindernisse zu bereiten, sondern ihn in jeder Weise zu fördern[17]). Kurz

---

10) Beust, a. a. O., Bd. III., S. 398.

11) Schwarz a. a. O., S. 36.

12) Hartmann a. a. O., S. 295 f.

13) Lünig Reichsarchiv, I. 451, 459.

14) Vgl. Schwarz, a. a. O., S. 44.

15) z. B. Patent Ferdinand III. v. J. 1649 (Stängel, 'Das deutsche Postwesen in gesch. u. rechtl. Beziehung', 1844, S. 47).

16) Lünig Reichsarchiv, I. 456.

17) Lünig a. a. O., I. 446 — 448.

zuvor, am 20. Juli 1615, hatte sich Lamoral verpflichten müssen, dem Kaiser und Reichserzkanzler (dem Schutzherrn der Posten im Reiche) die schuldige Ehrerbietung zu leisten, einen Postkurs von Köln über Frankfurt, Nürnberg, durch die Oberpfalz nach Prag einzurichten[18]), die kaiserlichen und kurmainzischen amtlichen Sendungen portofrei zu befördern und dem österreichischen Hofpostamt keinen Eintrag zu tun[19]). Am 8. Juni 1624 wurde Lamoral von Taxis, der 1608 in den Reichsfreiherrnstand erhoben worden war, mit dem erblichen Reichsgrafenstand, am 4. Oktober 1695 mit dem Reichsfürstenstand ausgezeichnet.

Diese Begünstigung wirkte sich auch den einzelnen Posthaltern gegenüber aus, die um das Jahr 1642[20]) durch ein kaiserliches Patent von aller Einquartierung und von jeder Kriegslast — der 30-jährige Krieg forderte gerade hier von der Bevölkerung ungeheure Opfer — befreite.

Mit der Verfeinerung der Postorganisation beanspruchte der Generalerbpostmeister[21]) auch die volle Gerichtsbarkeit über die Postbeamten; gerade hier stieß er auf den Widerstand auch der Reichsstände, die an sich den Reichsposten kein Hindernis in den Weg legten. Aber in die Gerichtsbarkeit, eines der vornehmsten Landeshoheitsrechte, ließen sich die Stände, in welchem Lager sie auch standen, nicht hineinreden. Schließlich mußte sich Taxis wie in den Anfängen der organisierten Post mit dem Anspruch auf die Jurisdiktion in reinen Postangelegenheiten beschränken; die Durchsetzung dieses Anspruchs gelang ihm auch in dieser abgeschwächten Form nicht durchwegs.

Die Wahlkapitulationen der deutschen Kaiser seit 1658, die eine Unsumme von Wahlzugeständnissen an die Kurfürsten zum Inhalt haben, konnten deshalb nur nichtssagende Erklärungen über das Reichspostwesen bringen.

Die Stellungnahme der Landesherren im einzelnen gegenüber der Kaiserlichen Reichspost richtete sich ganz und gar nach der allgemeinen politischen Frontenbildung, die ihren schärfsten Ausdruck im 30-jährigen Krieg fand. So war der Kurfürst von Bayern als treuer Anhänger des Kaisers und der Liga mit der Einrichtung der Taxisschen Reichspost in bayerischem Gebiet durchaus einverstanden. Auch unter den Nachfolgern des Kurfürsts Maximilian I. herrschte im allgemeinen gutes Einvernehmen mit dem Generalat; gelegentliche Versuche, eine eigene bayerische Landespost aufzurichten, scheiterten durchwegs an der wirtschaftlichen Frage. Die geistlichen Territorien, wie Bamberg und

---

18) Näh. s. § 23.

19) Lünig, a. a. O.

20) Crole, a. a. O., S. 218.

21) 1621 wurde durch ein kaiserl. Diplom das Erbfolgrecht auch auf die weibl. Nachkommen der Taxis ausgedehnt.

Passau[22]), gewährten ebenfalls getreu den kaiserlichen Anordnungen den Reichsposten allen Vorschub, lediglich Passau sicherte sich frühzeitig landesherrliche Vorrechte gegenüber der Taxisschen Post zu[23]). Die evangelischen Fürsten schwankten zwischen völliger Ablehnung und Duldung. So fand die Reichspost z. B. in Coburg erst zu Ende des 17. Jahrhunderts Eingang[24]), während die Markgrafen von Bayreuth die Reichspost von Anfang an in ihr Gebiet hereinließen, aber sie zugleich streng im Auge behielten[25]). Gleich den anderen Reichsstädten sträubte sich auch Regensburg sehr gegen die Errichtung eines Taxisschen Postamts und gegen die Einführung kaisertreuer katholischer Postmeister[26]).

Allmählich bildete sich folgender Zustand heraus: Die Reichsstände sprachen dem Kaiser das Recht, Reichsposten anzulegen, nicht ab, der Kaiser mußte andererseits widerwillig die Territorialposten dulden. Dieses Prinzip des status quo fand eben in den Wahlkapitulationen am besten Ausdruck, die jedesmal die Klausel enthielten: „das Reichspostwesen solle in seinem Esse erhalten bleiben".

Freilich dauerte der Gelehrtenstreit fort. Eine streng juristische Entscheidung, die das Postregal der einen oder anderen Partei allein zusprach, konnte nicht getroffen werden, da die verworrenen politischen Verhältnisse im Deutschland des 17. Jahrhunderts von vornherein jede klare Abgrenzung der Rechtssphären unmöglich machten. Man kam zu ganz entgegengesetzten Ergebnissen, je nachdem man sich für die kaiserliche Autorität einsetzte, die an sich wünschenswert für das zerrissene Reich gewesen wäre, andererseits in der Hand der Habsburger eine große Gefahr für den deutschen Gedanken bedeutet hätte, oder den Landesherren die Posthoheit zusprach, deren Anspruch rechtlich auch zu verteidigen war[27]). Entscheidend für die Klärung dieser Fragen war immer wieder die Tatsache, daß der Streit um das Postregal nicht aus juristischen, sondern rein aus politischen Beweggründen entstand, daher auch nur politisch gelöst werden konnte. Jedenfalls bietet dieser Kampf ein anschauliches Bild für die politische Zer-

---

22) Es sollen hier nur ausschnittweise die Verhältnisse im Gebiet der heutigen Bayerischen Ostmark dargelegt werden.

23) Näh. s. § 32.

24) Näh. s. § 22.

25) Näh. s. § 9.

26) Näh. s. § 28.

27) In der Goldenen Bulle 1356 erkannte der Kaiser die Landeshoheit der Kurfürsten, im Westfäl. Frieden 1648, Art. 8 § 1, die aller Reichsstände an. Und zu den Landeshoheitsrechten wurde nach überwiegender Ansicht auch das Postregal gerechnet. Dazu kam, daß die Posten als eine „Polizeianstalt" von dem Begriff des Polizeistaats schwerlich getrennt werden konnten.

rissenheit Deutschlands im 16. und 17. Jahrhundert und für die Ohnmacht der Reichsspitze.

§ 7.

5. Die Post im 18. Jahrhundert.

Das 18. Jahrhundert bedeutete für die Taxissche Post eine Zeit mächtigen Aufschwungs. In den Jahren zwischen 1770 und 1790 erreichte sie ihre höchste Blüte[1]). Zugleich machten sich am Ausgange dieses Jahrhunderts die ersten Anzeichen des beginnenden Niedergangs dieser Einrichtung bemerkbar. In der Glanzzeit jedoch konnte die innere und äußere rechtliche Gestaltung der Taxisschen Post, nachdem der Streit um das Postregal selbst infolge der zunehmenden Schwäche der kaiserlichen Macht von selbst seine Erledigung gefunden hatte[2]), fest unterbaut werden.

Nach außen ist diese Periode durch den Abschluß verschiedener Postverträge zwischen Taxis und den einzelnen Landesfürsten[3]) und durch die Verdichtung des Reichspostnetzes gekennzeichnet. Nach innen wirkte sich die Blüte in der Verbesserung der Organisation[4]) und der Postanschlüsse und der Einführung der fahrenden Posten aus.

Für den zu behandelnden Ausschnitt der postrechtsgeschichtlichen Entwicklung besonders wichtig ist das Verhältnis des Reichspostgeneralats zum Kurfürstentum Bayern, war doch der größte Teil der heutigen Ostmark, Oberpfalz und Niederbayern damals schon bayerisch; auch Sulzbach und der neuburgische Landesteil standen unter wittelsbachischen Herrschern und fielen im Laufe des 18. Jahrhunderts der bayerischen Krone zu.

Die letzten Regierungsjahre des Kurfürsten Max Emanuel nach dem für Bayern unglücklichen Ausgang des Spanischen Erbfolgekrieges waren durch ein besseres Verhältnis zu Taxis gekennzeichnet als die Jahre vor 1701, da Max Emanuel seinen Plan, eine eigene Landespost zu schaffen, unterdessen hatte aufgeben müssen[5]). Jegliches Vor-

---

[1]) Nach Klüber, 'Das Postwesen in Teutschland ..', Erlangen 1811, umfaßte 1790 das Taxissche Postgebiet 3922 Quadratmeilen und 11 262 000 Einwohner.

[2]) Auch die Wahlkapitulationen der deutschen Kaiser im 18. Jhh. (Joseph I., 1705, Art. 34; Karl VI., 1711, Art. 29; Karl VII., 1740 Art. 28 § 4; Franz II. 1792) brachten nurmehr farblose Erklärungen über die „Erhaltung des Reichspostwesens in seinem Esse".

[3]) mit Coburg 1704, s. § 22 mit Kurpfalz 1730, 1743; mit Bayreuth 1750 und 1764, s. § 9; mit Bayern 1784, s. u.

[4]) Vgl. Die Dienstanweisung des OPA Regensburg um 1760; s. § 28.

[5]) Vgl. v. Aretin, 'In Betref des Postwesens in Bayern', in „Archiv f. Postg. in Bay.", 1927/1, S. 61 (§ 73).

gehen gegen die Reichspost erschien jetzt erst recht aussichtslos, als sich diese in den wenigen Jahren der österreichischen Herrschaft über Bayern während des Krieges nur noch mehr festgesetzt hatte. Unter Emanuels Nachfolger Karl Albrecht (1726—1745), dem späteren Kaiser Karl VII. entwickelte sich mehr und mehr ein gutes Einvernehmen zwischen den beiden Hoheitsträgern, das in der Ernennung des Fürsten Alexander Ferdinand von Taxis (1739—1773) zum Prinzipalkommissar[6]) durch Kaiser Karl VII. seine Krönung fand. Dazu kam die Erhebung des Reichspostgeneralats zum erblichen Thronlehen und die Verleihung der Würde eines Obersthofpostmeisters an Taxis[7]). Freilich konnte Karl VII. als Kaiser nicht sonderlich viel für die Ausbreitung der Reichspost tun, da seine Macht zu gering und er überdies durch Wahlkapitulation gebunden war.

In diese Jahre fällt auch der Abschluß der beiden Postverträge zwischen Taxis und Kurpfalz von 1730 und 1743, die der späteren bayerisch-Taxisschen Konvention von 1784 zum Vorwurf dienten. Das gute Einvernehmen zwischen Bayern und dem Generalat dauerte auch unter Karls Nachfolger Maximilian Joseph III. (1745—1777) fort, das auch in der Anlegung verschiedener neuer Postlinien durch Bayern durch Taxis, die auch den politischen und sogar privaten[8]) Zwecken des bayerischen Herrschers dienten, seinen Ausdruck fand. So war schon 1742, noch unter Karl Albrecht, der kurfürstliche Staffettendienst München — Eichstädt — Beilngries — Neumarkt — Amberg vom Generalat übernommen und zu einem Taxisschen Postkurs ausgebaut worden[9]), 1755 entstand die Verbindung Landshut — Straubing[10]), 1758 der Postwagenkurs Regensburg — Passau — Wien[11]), 1765 wurde zugleich mit dem Bau der neuen Kunststraße Regensburg — Neumarkt der Postkurs auf diese verlegt[12]), im selben Jahre die Route Landshut — Straubing zu einem Ordinarikurs ausgebaut[13]). Auf verschiedene Vorstellungen Alexander Ferdinands hin wurde sogar zwei hohen bayerischen Standesherren, dem Baron von Berchem, Rentmeister in

---

[6]) 1. 2. 1743. Der Pr.-K. war Vertreter des Kaisers beim ständigen Reichstag in Regensburg. Die Uebernahme dieses Amtes, das von Kaiser Franz I. bestätigt wurde, hatte die Uebersiedlung des Hauses Thurn und Taxis nach Regensburg im Jahre 1748 zur Folge.

[7]) Brunner, 'Das Postwesen in Bayern. .', 1900, S. 70 f.

[8]) 1747 wurde die Postverbindung München—Regensburg—Hof—Dresden eingerichtet, da durch eine Doppelheirat des sächsischen und bayer. Fürstenhauses sich ein reger Verkehr zwischen den beiden Residenzen entwickelte.

[9]) S. § 23

[10]) S. § 30 b.

[11]) S. § 30 a

[12]) S. § 25.

[13]) Aretin a. a. O. § 92. (1927/2, S. 127).

Landshut, und dem Baron von Weichs, Pfleger von Deggendorf, 1754 vom bayerischen Kurfürsten die Führung des Posthorns untersagt[11]).

Ganz konnte der Wunsch nach einem eigenen Postwesen in Bayern nicht einschlafen, wie sehr auch die Fürsten von Taxis sich bemühten, Kurbayern aller Vorteile ihrer Post teilhaftig werden zu lassen. Dieser Wunsch hing eben mit der wachsenden Selbstherrlichkeit der Territorialherren und der Ausbildung des Polizeistaats im Verlaufe des 18. Jahrhunderts, in dessen System nur die unbedingte Landeshoheit und damit auch die staatliche Posthoheit paßte, zusammen. Der Kanzler von Kreittmayr erstattete über diese Frage am 30. April 1773[15]) ein ausführliches Gutachten. Darin brachte er drei Möglichkeiten für die Uebernahme der Postregie durch Bayern zum Ausdruck: viam facti, iuris et negotiationis. Den Weg der vollendeten Tatsache hielt Kreittmayr aus politischen Gründen von vornherein für bedenklich, der rechtlichen Begründung sprach er jeglichen Erfolg ab, da im Reichsabschied von 1641 § 93, sowie in jeder Wahlkapitulation ausdrücklich von Kaiser und Kurfürsten bestätigt worden sei, daß das Reichspostwesen in seinem Bestand erhalten werden solle. Einer vertraglichen Uebernahme aber stehe die unbedingte Weigerung des Generalats und die Kostenfrage für Bayern entgegen. Aus diesen Gründen ließ der Kurfürst die Angelegenheit beruhen.

Maximilians Nachfolger, Kurfürst Karl Theodor (1777—1799) nahm infolge der sich häufenden Uebergriffe der Taxisschen Post gegenüber der immer stärker ausgeprägten Landeshoheit den Plan einer eigenen Landespost wieder auf und ließ sich bereits im Jahre nach seiner Regierungsübernahme Bericht erstatten, der ebenso wie Kreittmayrs Gutachten die politische Lage und die Kostenfrage als entscheidende Hindernisse bezeichnete. So entschloß sich Karl Theodor, im Wege des Vertrags die bestehenden Mißverständnisse und Zweifelsfragen mit dem Generalat aus der Welt zu schaffen; auch Fürst Karl Anselm von Thurn und Taxis war einer vertraglichen Regelung nicht abgeneigt. Als Vorlage dienten die pfälzisch[16])-Taxisschen Postverträge von 1730/43[17]), die dem Landesherrn und seinen Oberbeamten (später den kurfürstlichen Beamten überhaupt) Portofreiheit in Dienstsachen gewährten, die Monopolstellung der Taxisschen Post im Lande und den Taxisschen Beamten Personalfreiheit gewährleisteten, eine leidliche Posttaxe zusagten, das private Botenwesen und die Lehenrößlerei verboten und Taxis das Recht, eigene Postlinien nach Belieben einzurichten,

---

14) Aretin a. a. O., § 81 ('1927/1, S. 64).

15) Aretin, a. a. O., 1927/2, S. 130 (§ 101).

16) Karl Theodor stammte aus der pfälzischen Linie der Wittelsbacher.

17) Vgl. Reiß in 'Arch. f. Postgesch. in Bay.', 1925/1, S. 34.

einräumten. Die beiderseitigen Abgesandten von Stubenrauch für Kurbayern und von Lilien für Taxis entwarfen nach längeren Beratungen einen Postvertrag, der von Kurfürst Karl Theodor am 23. 8. 1784, von Fürst Karl Anselm am 28. 8. 1784 unterzeichnet wurde[18]). Dieser für Bayern sehr vorteilhafte Vertrag lehnte sich eng an die pfälzischen Verträge an und enthielt die ausdrückliche für Taxis bedeutsame Erklärung des bayerischen Kurfürsten, „in seinen sämtlichen Erblanden keine anderen Posten, Postwagen und Boten haben zu wollen als die Kaiserlichen Reichsposten allein". Daneben gestand der Kurfürst zu, das Taxische Postwesen in seinem jetzigen Bestand zu erhalten, den Mißbrauch des Posthorns abzuschaffen und den Posten alles Entgegenkommen zu erweisen. Dafür aber wurden die Taxisschen Postbeamten auch auf den bayerischen Kurfürsten vereidigt, ferner wurde Karl Theodor und seinen Behörden weitgehende Portofreiheit gewährt. Diese Aehnlichkeit mit den pfälzischen Konventionen fällt sofort ins Auge.

Es war deshalb eine ziemlich müßige Streitfrage ohne jeglich praktische Wirkung, die im Jahre 1792 auftauchte[19]), ob die neuerworbenen Herzogtümer Sulzbach, Neuburg und dessen oberpfälzischer Landesteil sowie Amberg nach dem kurpfälzischen oder dem kurbayerischen Vertrag zu behandeln seien. Hiebei erging am 30. 4. 1792 durch die Taxische Generaldirektion die Auskunft, daß für Sulzbach und Neuburg der kurpfälzisch-Taxische Vertrag von 1743 zur Richtschnur zu nehmen sei.

An dieser Stelle soll ein ähnlicher Streit um die Wende des 18. Jahrhunderts gelegentlich des Uebergangs verschiedener Gebiete auf Bayern nach dem Reichsdeputationshauptschluß erwähnt werden. Eine der bei der Uebernahme eingesetzten Kommissionen, die „Churfürstliche Commission beim Kammeramt" im ehemals bayreuthischen Streitberg, die in Würzburg ihren Sitz hatte, beanspruchte gleich den anderen bayerischen Behörden bei der Taxisschen Postverwaltung 1804 die Portofreiheit[20]). Die Generaldirektion der Taxisschen Posten lehnte auf Vorschlag des Nürnberger Oberpostmeisters v. Blanck dieses Ansuchen ab mit der Begründung, der bayerisch-Taxische Postvertrag von 1784 beziehe sich nicht auf die neu erworbenen bayerischen Gebiete. Auf die Beschwerde der Kommission beim Oberpostamt Nürnberg hin wies die Generaldirektion am 21. 8. 1805 das Oberpostamt an, „kein Nachgeben zu zeigen, das als Schwäche ausgelegt werden könnte", da die Postvertragsverhandlungen mit Bayern demnächst begännen[21]).

---

18) Aretin a. a. O., 1927/2, S. 143, (§ 128).

19) Bayer. Hauptsts.-arch. Mchn., PA 1/7.

20) Bayer. Hauptsts.-arch. Mchn., PA 40/672.

21) a. a. O.

§ 8

6. Die Ablösung des Postregals, im besonderen in Bayern.

Der Regierungsantritt des bayerischen Kurfürsten Maximilian IV. Joseph bedeutete einen entscheidenden Wendepunkt in der Entwicklung des Postregals in Bayern. Maximilian hatte von Anfang an im Sinne, — er wurde später dabei entscheidend von seinem Minister Montgelas unterstützt — die Posthoheit der Taxisschen Posten in Bayern selbst zu übernehmen. Maximilians Pläne wurden durch die bedeutenden politischen Umwälzungen der ersten Jahre des 19. Jahrhunderts nur gefördert. Mit dem Untergang des Hl. Römischen Reichs Deutscher Nation verlor nämlich Taxis seine letzte rechtliche und tatsächliche Stütze, die Verwaltung des Kaiserlichen Postregals, er war damit zum „Privatunternehmer" herabgesunken, mit dem das unter Napoleons Obhut erstarkte Bayern ein leichtes Spiel hatte. Wohl war Maximilian IV. als ehemaliger Herzog von Zweibrücken den pfälzischen Postverträgen von 1730/43 beigetreten, als ihn aber der Fürst von Taxis am 29. 9. 1802 ersuchte, er möge bei dem zu erwartenden Deputationshauptschluß die gesetzliche Verankerung des Reichspostgeneralats unterstützen, wie er es seinerzeit als Herzog von Zweibrücken zugesichert hatte, da legte der Kurfürst das Gesuch ohne jede Antwort ad acta[1]). Die Bestimmungen des Reichsdeputationshauptschlusses, der in Art. 13 die Erhaltung der Taxisschen Posten garantierte, lauteten allem Anschein nach recht günstig für den Generalerbpostmeister, doch sollte sich in kurzer Zeit erweisen, welch geringen praktischen Wert diese Klausel in einer politisch so bewegten Zeit wie damals hatte; denn der Untergang des Reiches nahm dem Taxisschen Postregal den rechtlichen Unterbau. Dazu kam noch, daß Bayern noch vor dem Ende des Reichs, im Dezember 1805, durch einen Handstreich, der durch nichts rechtlich begründet werden konnte, das Taxissche Postregal in Bayern ganz empfindlich einschränkte: Am 20. 12. 1805 erging plötzlich an die bayerischen Landeskommissariate[2]) eine kurfürstliche Entschließung, die anordnete, die in Bayern gelegenen Taxisschen Postanstalten sofort in Besitz zu nehmen, die Postbeamten auf den bayerischen Kurfürsten zu verpflichten und die Taxisschen Hoheitszeichen unverzüglich durch die kurfürstlichen Wappenschilder zu ersetzen[3]). Diese Anordnungen wur-

---

[1]) Brunner a. a. O., S. 115

[2]) darunter auch Amberg.

[3]) Heut, 'Die Uebernahme der Taxisschen Posten in Bayern durch den Staat', 1925, S. 36.

den umgehend zur Durchführung gebracht und riefen in Regensburg nicht geringes Entsetzen hervor. Die Verwaltung (Postregie) blieb dem Fürsten von Taxis wohl erhalten, zur „Wahrung der bayerischen Staatsinteressen" wurde jedoch eine kgl. Kommission mit der Beobachtung und Ueberwachung der Taxisschen Verwaltung für Bayern betraut.

Dieser entscheidende Schritt des bayerischen Kurfürsten war eingehend vorbereitet worden. Bereits 1804 hatte Kurfürst Max Joseph von der Landesdirektion die alten Passauer Postakten, die ihm wertvollen Aufschluß über das rechtliche Verhältnis zwischen Taxis und Landesherrn vermitteln sollten[4]), angefordert, aber erst 1805 in die Hände bekommen, da sie verschollen waren. Der Inhalt sollte Max Joseph in seinem Entschluß, das Postregal abzulösen, nur bestärken[4]), wie sich aus seinem am 11. November 1805 ergangenen Erlaß[4]) eindeutig ergibt. Zur gleichen Zeit hatte er Gutachten von den verschiedenen Landeskommissariaten angefordert; das Gutachten des Amberger Generallandeskommissariats vom 15. November 1805 befaßte sich ausschließlich mit der technischen Seite, die zur Uebernahme[5]) der Postanstalten und zur künftigen Regelung des Postwesens erforderlich seien. Dabei wurde auch auf die auftauchenden Schwierigkeiten aufmerksam gemacht. Die Gutachten der anderen ersuchten Behörden waren durchwegs günstiger ausgefallen. Auf diese Berichte hin war der kurfürstliche Erlaß ergangen, der die Postanstalten dem Staat und das gesamte Postpersonal der ausschließlichen Gerichtsbarkeit des Landesherrn „in allen Civil-, Criminal- und Polizeyfällen"[6]) unterstellte. Diese Maßnahmen stellten einen einseitigen Gewaltakt dar, der nicht im mindesten rechtlich, dafür aber um so mehr politisch begründet werden konnte. Solange das Kaiserliche Postregal wenigstens formell noch bestand, — Kaiser Franz dankte erst ein halbes Jahr später ab — war der Territorialherr trotz aller Selbständigkeit nicht befugt, einseitig in dieses Regal einzugreifen, wenn er es kurz zuvor als für sich noch bindend anerkannt hatte. Vergebens aber wandte sich der Fürst von Taxis an den Kaiser um Hilfe. Auch sein Einspruch beim Kurfürsten nützte gar nichts. Lediglich eine Entschließung des Kurfürsten vom 9. 1. 1806[7]) konnte in Regensburg die Hoffnung aufleuchten lassen, daß Bayern vielleicht doch nur die staatsrechtliche, nicht aber die finanzielle Aufsicht über die Taxispost beabsichtige. Dies war allerdings anfangs geplant. Eine königliche[8]) Entschließung vom 14. Februar 1806 überließ dem Fürsten von Taxis sogar die Verwaltung der bayerischen Lan-

[4]) Näh. s. § 32.
[5]) Das Gutachten spricht bezeichnender Weise von „Zurücknahme"; vgl. Heut a. a. O., S. 34.
[6]) Heut a. a. O., S. 37.
[7]) Heut a. a. O., S. 50.
[8]) Bayern war kurz zuvor Königreich geworden.

despoſten in Geſtalt eines königlich bayeriſchen Thronlehens[9]). Taxis erhielt den Titel eines kgl. bayer. Erblandpoſtmeiſters. In Wirklichkeit war dies alles nur eine augenblickliche Geſte. Im Inneren unterſtellte Montgelas das Poſtweſen mehr und mehr der ſtaatlichen Beaufſichtigung und auch Verwaltung. So wurde für jedes Oberpoſtamt[10]) ein eigener bayeriſcher Kommiſſar eingeſetzt, der dem Geheimen Miniſterialdepartement der Auswärtigen Angelegenheiten unterſtand. Auch die Stellenbeſetzung wurde durch die Entſchließung vom Februar 1806 neu geregelt: Die Ernennung der Poſtbeamten ſollte nur durch den König erfolgen, der Erblandpoſtmeiſter hatte nur das Recht, zwei Bewerber, die aber in Bayern geboren ſein mußten, vorzuſchlagen. Da das Oberpoſtamt Regensburg auch nach der ſtaatlichen Neuordnung Bayerns im Jahre 1806 noch außerhalb bayeriſchen Gebietes lag, mußte nach des Königs Willen eine Neueinteilung der Poſtanſtalten vorgenommen werden; ſo wurden am 29. Auguſt 1807 die oberpfälziſchen Poſtanſtalten dem Oberpoſtamt Nürnberg unterſtellt[11]).

Eine Allerh. Entſchließung vom 29. 1. 1807[12]) über den Gerichtsſtand der Poſtbeamten unterſtellte die Poſthalter und unteren Poſtbedienſteten, die ein bürgerliches Nebengewerbe betrieben, dem ordentlichen Gerichtsſtand, alle anderen Poſtbeamten ſollten aber dem dienſtlichen Sondergerichtsſtand unterſtehen.

Unterdeſſen war auf Grund der Rheinbundakte des Jahres 1806 die Umwandlung der Taxisſchen Reichsposten in fürſtliche Lehensposten allgemein durchgeführt worden[13]). Bayern, deſſen Macht mit Napoleons Unterſtützung bedeutend geſtiegen war, war durchaus nicht gewillt, den Zuſtand der Halbheit im Poſtweſen zu einer Dauererſcheinung werden zu laſſen. Die Aufdeckung ſogenannter „Schwarzer Kabinette"[14]) der Taxisſchen Poſt in Augsburg, Nürnberg und Regensburg durch die Geheimagenten des Miniſters Montgelas war für ihn und ſeinen König der gegebene Anlaß, die Poſtregie zu übernehmen. Am 17. Februar 1808, nach einer einige Tage zuvor abgehaltenen

---

9) Brunner a. a. O., S. 118 f.; Heut a. a. O., S. 51.

10) Dabei lagen Nürnberg und Regensburg immer noch auf außerbayeriſchem Gebiet. Beiden Oberpoſtämtern waren aber in der Taxisſchen Zeit viele in Bayern gelegene Poſtorte unterſtellt worden.

11) Heut, a. a. O., S. 77.

12) Heut a. a. O., S. 91.

13) Die deutſchen Mittelſtaaten, dann Heſſen, Kurmainz-Regensburg (vgl. § 29) uam. ſchloſſen eigene Verträge mit Taxis, durch die ſie ihm die ganze Poſthoheit übertrugen.

14) Schwarze Kabinette (cabinets noirs, Brieflogen) waren geheim betriebene organiſierte Einrichtungen, die es einer politiſchen Macht ermöglichen ſollten, in verſchloſſene Poſtſtücke Einblick zu nehmen. Im Zeitalter des abſoluten Staates vielfach als erlaubtes Mittel der Politik bezeichnet, hatten ſie an den meiſten europ. Fürſtenhöfen, beſ. in Oeſterreich, Eingang gefunden.

Geheimen Staatskonferenz teilte der König dem Fürsten Karl Alexander von Thurn und Taxis seinen endgültigen Entschluß mit und führte als Grund ausdrücklich die Entdeckung der geheimen Brieflogen an, deren Vorhandensein von Taxis auch nicht bestritten werden konnte, da das von Montgelas hierüber gesammelte Material erdrückende Beweise lieferte. Am 28. Februar 1808 unterzeichnete Karl Alexander tatsächlich die Zessionsakte[15]), durch die er die gesamte Posthoheit in Bayern auf den Staat übergehen ließ. Taxis behielt lediglich den Titel eines kgl.-bayer. Erb-Reichs-Oberpostmeisters und das Recht der Portofreiheit für sich und seinen Hof. Am 3. März erfolgte die Ratifikation der Verträge; bis 1. Juli 1808 blieb gemäß Art. 6 der Zessionsakte für die Oberpostämter in Regiesachen noch die Regensburger Taxissche Generaldirektion zuständig, ab 1. Juli, dem Tage des tatsächlichen und rechtlichen Uebergangs der Posthoheit, trat an ihre Stelle die Generaldirektion der kgl. bayerischen Posten in München. Die Generaldirektion der Taxisschen Lehensposten wurde nach Frankfurt/Main verlegt. Am 1. Juli wurden auch sämtliche ehemaligen Taxisschen Postbeamten in kgl.-bayerische Dienste übernommen[16]). Das Postwesen wurde als „Sektion in Postsachen" dem Geh. Ministerialdepartement der Auswärtigen Angelegenheiten unterstellt.

Der nächste Schritt zur Durchführung der absoluten Posthoheit des bayerischen Staats war die Unterdrückung der privaten Konkurrenz der Post: Am 15. Juli 1808 erschien eine Kgl.-Allerh. Verordnung[17]), die das Botenwesen und sein Verhältnis zur bayerischen Staatspost endgültig regelte. Alle Boten- und Lehenrößlerangelegenheiten wurden ausschließlich der Generaldirektion der Posten unterstellt. Den privaten Postbeförderern, den Lehenrößlern, Hauderern, Karrnern, Krachsenträgern usw. wurde die Beförderung von Briefen und Paketen bei hoher Strafe verboten. Die Botengerechtigkeit wurde weder als erblich, noch als veräußerlich, noch als real erklärt; zur Ausübung des Botengewerbes bedurfte es einer staatlichen, jederzeit widerruflichen Konzession in Gestalt einer Legitimationsurkunde, die die Generalpostdirektion ausstellte. Die Boten durften auf Poststraßen weder Briefe

---

15) Heut a. a. O., S. 107; Brunner a. a. O., S. 121 f.

16) Die feierlichen Lossagungen der Postbeamten von Taxis sind noch erhalten, für den Oberpostamtsbezirk Nürnberg im Bayer. Hauptsts.-arch. Mchn, PA 1/70, für den Oberpostamtsbezirk München a. a. O, PA 1/68; dabei sind sämtliche damaligen Posthalter im Gebiete der heutigen Ostmark vertreten. Diese Erklärungen haben für jeden der beiden Oberpostamtsbezirke den gleichen Wortlaut und mußten von jedem Posthalter und Postbeamten einzeln unterschrieben werden.

17) Regierungsblatt 1808, S. 1537, 1538. Hiezu erschienen am 20. 11. 1808 (Rggsbl. S. 2674) und am 18. 12. 1809 (Rggsbl. S. 1964) ergänzende Verordnungen.

noch Pakete unter 15 Pfund befördern. Die Taxissche Post, die jedweder staatlichen Macht entbehrte, konnte die private Konkurrenz nicht beseitigen, trotzdem sie einen jahrhundertelangen Kampf dagegen geführt hatte. Erst eine Staatspost, die eben in der staatlichen Macht einen starken Rückhalt hatte, konnte mit staatlicher Unterstützung das Postregal vorbehaltlos zur Durchführung bringen und jede private Konkurrenz ausschalten.

Das Jahr 1810 brachte den Uebergang Bayreuths und Regensburgs auf Bayern. In Bayreuth, mit dessen damaliger französischer Postverwaltung Bayern am 11. 7. 1807 bereits ein Abkommen über Postfragen geschlossen hatte[18]), wurde nach der Regierungsübernahme ein kgl.-bayerisches Oberpostamt im Jahre 1810 errichtet[19]), ebenso in dem ehemals fürstprimatischen Regensburg[20]). Der fürstprimatische Oberpostmeister Karg von Bebenburg wurde am 22. Mai 1810 in kgl.-bayerische Postdienste übernommen.

Die Deutsche Bundesakte 1815, welche die durch die napoleonischen Kriege eingetretenen Gebietsänderungen abschließend regelte, sicherte dem Fürsten von Thurn und Taxis die bestehende Posthoheit in den mitteldeutschen Staaten nochmals ausdrücklich zu. Die letzten Reste dieser Taxisschen Posthoheit verschwanden im Jahre 1867, als Preußen durch den Vertrag vom 28. 1. 1867 die gesamte Verwaltung der Thurn- und Taxisschen Lehensposten ab 1. Juli 1867 übernahm.

---

[18]) Siehe § 11.
[19]) Siehe § 12.
[20]) Siehe § 29.

C.

I. Durchführung u. Auswirkung des Postregals im Gebiete des ehemaligen Markgrafentums Kulmbach - Bayreuth.

1. Die postrechtlichen Verhältnisse zwischen Bayreuth und der Kaiserlichen Reichspost.

§ 9.

a) Die markgräfliche Zeit.

Die Gebiete Ansbach-Bayreuth hatten als brandenburgische Fürstentümer von jeher enge Beziehungen zum stammverwandten Kurfürstentum Brandenburg-Preußen. Diese nahen Beziehungen wirkten sich seit alter Zeit auch in postalischer Hinsicht aus. Bereits im Jahre 1486 bestand, wie Hartmann[1]) und Matthias[2]) übereinstimmend berichten, ein regelmäßiger landesherrlicher Botendienst zwischen der Mark und den beiden süddeutschen Fürstentümern, den Kurfürst Albrecht als Herr beider Lande hatte anlegen lassen. Diese Landespost bewegte sich zwischen Küstrin und Onolzbach (Ansbach), dem Lieblingsaufenthalt des Kurfürsten, und berührte auch das Bayreuther Gebiet. Diese Post kann aber nicht allzu lange, wahrscheinlich nur während der Regierung dieses Herrschers Bestand gehabt haben, denn am 28. Mai 1589 wurde durch die markgräfliche Regierung in Ansbach eine Botenpost durch bayreuthisches Gebiet über Hof, Schleiz und Halle nach Celle neu errichtet[3]). Wenn man sich vor Augen hält, auf welcher Höhe in damaliger Zeit das preußische Post- und Botenwesen bereits stand — wie Matthias berichtet[4]), wurde der Postdienst unter den Kurfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) derart ausgebaut, daß man von einer regelrechten Post sprechen konnte, die auch Privatbriefe beförderte — kann man auch auf die gute Organisation dieser Botenpost des brandenburgischen Markgrafen schließen. Nach

---

[1]) Hartmann E., Die Entwicklungsgeschichte der Posten, Leipzig 1868, S. 237.
[2]) Matthias W. H., Darstellung des Postwesens in den königlich Preußischen Staaten, 2 Bände, Berlin 1817/16, I/S. 162.
[3]) Hartmann a. a. O., S. 238
[4]) Matthias a. a. O. I/S. 163.

Hartmann[5]) war an jedem Postwechselort ein eigener Beamter zur Annahme und Eintragung der ankommenden Briefpakete bestellt, der genau über Tag und Stunde der Ankunft und des Abgangs Buch führen mußte. Daneben wurden durch die Kurfürstliche Sächsische Hofpost bereits im Jahre 1617, wie Rennert anführt[6]), zehn Postboten auf Rechnung Brandenburgs nach Bayreuth abgefertigt.

So war also das Bayreuther Land als Durchgangsgebiet der brandenburgischen Botenposten schon frühzeitig mit einem geordneten Postverkehr vertraut geworden, der nicht nur den Zwecken der Landesherrn, sondern auch — natürlich in damaliger Zeit nur in beschränktem Umfang — den Bedürfnissen der Allgemeinheit diente. Die Fürsten selbst waren auf eine gute Postverbindung bedacht, da sie ihre Nützlichkeit erkannt hatten. So hielten sich die Markgrafen eine eigene Hofpost, die bei der Verlegung der Residenz von Kulmbach nach Bayreuth 1603 unter Markgraf Christian (1603—1655) von der Plassenburg dorthin wechselte. Auf Verbesserung der Straßen und Sicherheit der Reisenden richteten die Bayreuther Herrn ihr besonderes Augenmerk. Beust[7]) führt als Musterbeispiel die erneuerte und vermehrte Polizey-Ordnung des Markgrafen Christian Ernst zu Bayreuth vom Jahre 1672 an. Dieser Fürst setzte sich ganz besonders für eine geregelte Nachrichtenbeförderung durch die Post ein. Im Jahre 1684 errichtete er eine Metzgerpost zwischen Bayreuth und Kulmbach[8]).

Schon bald nach der Belehnung des Grafen Lamoral von Taxis mit dem Reichspostgeneralat suchten die Taxis unter kaiserlichem Namen ihre Fühler nach allen Seiten auszustrecken, um zu erforschen, wie sich die einzelnen Landesherrn zu der geplanten Anlegung von Postkursen verhalten würden. Auch an Bayreuth wandte sich der Kaiser, denn wichtige Straßen, die zur Anlegung von Postkursen besonders nach Norddeutschland und auch Böhmen in Frage kamen, berührten die markgräflich brandenburgischen Lande. Der Kaiser erließ daher an den Markgrafen von Bayreuth (gleichwie an den Ansbacher Landesherrn) die damals üblichen „Requisitionsschreiben"[9]) mit der Bitte um Beistand bei der Anlegung der Posten[10]). Diese Schreiben scheinen von

---

5) a. a. O. S. 238.
6) Archiv für Postgeschichte in Bayern, 1932 Heft 2, S. 124.
7) Beust I/S. 381.
8) S. a. § 4.
9) Bereits am 14. Aug. 1638 hatte der Kaiser an Kurbrandenburg wegen der Postbeförderung eine Anfrage gerichtet, in der auch die Möglichkeit eines Postenlaufs durch die fränkischen Lande kurz gestreift wird (Bayer. Hauptstaatsarchiv München Postakten 12/70).
10) Bericht des Taxisschen Archivrats Schragmüller 1798, Fürstl. Zentralarchiv Rgsbg. Postakten V. 4. 1.

Erfolg begleitet gewesen zu sein, denn um 1650 wurde ein Postenlauf von Nürnberg nach Hamburg[11]) angelegt, der bis Bamberg teilweise durch bayreuthisches Gebiet (Erlangen, Baiersdorf) führte.

Die erste Taxissche Post durch eigentliches Bayreuther Land wurde im Jahre 1683 als Reitpostkurs Leipzig — Hof — Bayreuth — Nürnberg angelegt. Diese Post entstand auf Grund gemeinsamer Abmachungen des Kaiserl. Reichspostamts Nürnberg und des kursächsischen Oberpostmeisters Egger von Leipzig[12]). Der Markgraf von Bayreuth gewährte hiezu seine Unterstützung. Daß es bei dieser Gelegenheit, also zwischen 1682 und 1685, zu einem förmlichen Postvertrag zwischen ihm und der Taxisschen Postverwaltung gekommen ist, ist kaum anzunehmen, wohl aber kann angenommen werden, daß zwischen Bayreuth, Leipzig und dem Oberpostamt Nürnberg ein Meinungsaustausch über die Ausgestaltung dieses Postenlaufs, vor allem aber über die Errichtung der Postämter Bayreuth und Hof, stattgefunden hat. Erst im Jahre 1702 wurde ein förmliches Abkommen geschlossen[13]), in dessen Gefolge 1705 ein „Verzeichnüß"[14]) erschien, „An welchen Tägen die Posten in dero Röm: Kayserl.: Majest: dann dem Hoch-Fürstl: Brandenburg: Post Ambt zu Bayreuth von unterschiedlichen Orten ankommen und wieder abgefertigt werden".

Jedenfalls gewährte Markgraf Christian Ernst der Taxisschen Post alle Unterstützung, wie auch aus einem Brief an das Reichspostamt Nürnberg, das die Aufsicht über die nordbayerischen Postkurse führte, vom 13. Mai 1699[15]) deutlich hervorgeht. In diesem Brief bedeutet der Fürst dem Nürnberger Postamt, er wolle alles tun, um die Post zu erleichtern. Des weiteren ist von der Anlegung neuer Poststationen in Münchberg und Berneck die Rede. Hiebei führt der Markgraf aus: „... was Uns zu besonderem gefallen gereicht und Wir gerne Zufrieden seint, daß Zu des gemeinen weeßens dienst Uns bestem Zu grfl: Berneckh eine unterlag etablirt werde.."

Dieses gute Einvernehmen zwischen Landesherrn und Reichspost sollte aber nicht allzu lange dauern: Noch gegen Ende der Regierungszeit des Markgrafen Christian Ernst begannen die Kompetenzstreitigkeiten zwischen ihm und dem Generaloberstpostmeister, die sich durch das ganze 18. Jahrhundert hinziehen und Verträge, Abänderungen dieser Verträge und neue Verträge im Gefolge hatten. Schon

[11]) Siehe auch § 19.

[12]) Schragmüller a. a. O.; Schragm. nimmt 1682 an, die erste urk. Nachricht stammt aber vom 15. 4. 1683 (Arch. f. Postg. i. B., a. a. O.)

[13]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München Postakten 12/75.

[14]) Lippert F., Die Post im Markgrafentum Bayreuth, in 'Oberfränkische Heimat' 1928, Nr. 23, S. 188.

[15]) Bay. Hauptstaatsarchiv München, Postakten 21/283.

im Jahre 1702[16]) hatte der Markgraf mit dem Oberpostamt Nürnberg als der zunächst zuständigen Oberbehörde und am 15. Januar 1703[17]) mit der kursächsischen Post Verträge — damals „Recesse" genannt — abgeschlossen, die die Art und Weise der Brief- und Paketbeförderung nach und durch Bayreuth und die Verteilung der Gebühren zum Inhalt hatten. Die Zwistigkeit begann bei der Neubesetzung des Reichspostamts Bayreuth im Jahre 1708[18]). Der Markgraf begünstigte die Nachkommen des verstorbenen Posthalters Christian Heinrich Pertsch, während Fürst Eugen Alexander von Taxis die verwaiste Posthalterstelle einem gewissen Johann Anton Meyer verleihen wollte. Dagegen legte der Markgraf in einem Schreiben vom 24. Juni 1708 an Taxis Beschwerde ein. Schließlich kam ein Kompromiß zustande, demzufolge Meyer die Postverweserstelle erhielt, aber an die Witwe des Posthalters Pertsch bis zu ihrem Lebensende jährlich 50 fl. zu zahlen hatte. Dem Markgrafen gestand Taxis zu, daß er künftighin nur die halbe Brieftaxe zu erlegen brauche.

Der Nachfolger des Markgrafen Christian Ernst, der 1712 starb, Georg Wilhelm (bis 1726) trug sich 1718 mit dem Gedanken die Kaiserlichen Reichsposten, die sein Gebiet (Bayreuth—Erlangen) berührten, in eigene Verwaltung zu nehmen. Der Erlanger Posthalter Wels, der beizeiten von der Absicht des Markgrafen Wind bekommen haben mußte, erstattete umgehend seiner vorgesetzten Dienststelle, dem Reichspostamt Nürnberg, Meldung. Dieses setzte sich sofort mit dem Bayreuther Posthalter Johann Anton Meyer in Verbindung, um Auskunft über die für die Taxissche Post lebenswichtige Frage zu erholen[19]). Posthalter Meyer teilte dem Reichspostamt mit, der Markgraf Georg Wilhelm habe dem Posthalter Naumann in Hof — Hof gehörte noch zu Kulmbach-Bayreuth — anbefohlen, in Coburg beim dortigen Fürsten Fühlung zu nehmen, ob eine Post zwischen Bayreuth und Coburg angelegt werden könnte. Außerdem habe der sächsische Postkommissar Kretschmar zusammen mit Naumann dem Markgrafen den Vorschlag gemacht, „die Post selbst in die Hand zu nehmen". Diesen Bericht gab Nürnberg nach Brüssel weiter; dort erregte er nicht geringe Aufregung. Taxis ließ sofort durch seinen Vertreter am kaiserlichen Hof, Dr. Khistler, Verwahrung einlegen. Ebenso erfolgte eine Vorstellung in Leipzig, besonders wegen des angeblichen Vorgehens von Kretschmar und Naumann. Die Verdächtigung dieser beiden erwies sich aber als haltlos, Meyer hatte eben ein unzutreffendes

16) Bay. Hauptstaatsarchiv München, PA 12/75.
17) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.
18) Archiv für Poskgesch. in Bayern 1932/ Heft 2, S. 124.
19) Bay. Hauptstaatsarchiv München PA 12/74.

Gerücht dem Reichspostamt Nürnberg mitgeteilt. Immerhin erreichte der Generalpostmeister bei seinem kaiserlichen Schutzherrn ein kaiserliches Reskript vom 24. September 1718[20]) gegen die vom Bayreuther Markgrafen beabsichtigte Landespost. Wenn auch der Nürnberger Postmeister Brauns etwas einseitig die Gefahr der von Bayreuth erwogenen eigenen Postregie übertrieben hatte, so muß doch etwas Wahres an der Angelegenheit gewesen sein; denn ungefähr zur selben Zeit berichtete der Coburger Postmeister Winheim nach Nürnberg, daß Georg Wilhelm sogar eine fahrende Post über Hof, Eger oder Mitterteich nach Regensburg im Auge gehabt habe.

Der einmal wachgewordene Wunsch nach einer eigenen Landespost konnte bei den so sehr auf Selbständigkeit bedachten kleinen Territorialherren von Bayreuth gerade in der Zeit des Absolutismus nicht mehr einschlummern. Im Jahre 1738, unter Markgraf Friedrich (1735—1763), verfaßte der bayreuthische Ministerialkandidat Johann Gottfried Groß ein „Ausführliches Gutachten über Berechtigung und Vorteil einer eigenen Bayreuther Postanlage nach kurbrandenburgischem Muster"[21]). Die hierin enthaltenen Vorschläge waren so oberflächlich und unzureichend, daß sie den Markgrafen nicht befriedigen konnten, obwohl Groß einen Reinertrag von 5000 fl. jährlich errechnet hatte. Das einzige positive Ergebnis dieses Gutachtens bestand in der Anlage einer Hofpost zwischen Bayreuth und den markgräflichen Lustschlössern. Obwohl diese Post nur den Zwecken des Hofes diente, erhob der Fürst von Taxis, der eifersüchtig über die Monopolstellung seiner privilegierten Einrichtung wachte, Einspruch, erhielt aber den kurzen Bescheid, die private Hofpost des Markgrafen tue der kaiserlichen Reichspost-Einrichtung keinen Eintrag.

In die Regierungszeit des Markgrafen Friedrich fällt auch der wichtige Postvertrag zwischen Bayreuth und dem Generalerbpostmeister vom Jahre 1750/51, dem langwierige Verhandlungen vorausgingen, die als Beauftragter des Fürsten von Taxis der Bamberger Postmeister Franz von Haysdorff, ein kluger Diplomat, führte. Dieser Vertrag[22]), der vom Markgrafen in Bayreuth am 28. Dezember 1750, vom Fürsten von Thurn und Taxis in Regensburg am 7. Januar 1751 unterzeichnet wurde und ab 1. Januar 1751 Geltung haben sollte, behandelt in 25 Artikeln so gut wie alle in der Zeit des Absolutismus auftauchenden rechtlichen Zuständigkeitsfragen und grenzt bis ins Kleinste die gegenseitigen Rechte ab. Diese Uebereinkunft

---

[20]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

[21]) Archiv für Postgesch. in Bayern 1932, Heft 2, S. 127.

[22]) Original im Fürstl. Zentralarchiv Regensburg: Posturkunden, Kasten I, Fach 17.

spricht in der Einleitung von dem Bedürfnis beider Teile, ihre postrechtlichen Beziehungen zu ordnen:

> „Wann Wir zur Herstellung einer beßeren Ordnung bei denen durch Unsere Lande und Fürstenthum gehenden Kaiserl. Reichspoststationen und zu Abschneidung der vielfältig wahrgenommenen Unterschleifen die Hand bieten, auch die bisher von Uns angerichtete und unterhaltene Landpost zu Culmbach und die bisher von hier nach Regenspurg, Nürnberg und Erlang gewesene reitende und gehende Bothen auf Ansuchung eingehen mochten x. x. haben Unsere beiderseitigen Deputirten ohne an die Landeshoheit zu rühren, beschlossen: . .“[23])

Die Artikel 1) bis 6) zählen im einzelnen die von den Reichsposten und von Bayreuth unterhaltenen Postkurse, die Häufigkeit ihres Laufes und ihren Anschluß an das Reichspostnetz auf. Im Punkt 7) gesteht Eugen Alexander von Taxis dem Markgrafen, seiner Gemahlin, den Angehörigen des markgräflichen Hauses, soweit sie sich im Lande befinden, Portofreiheit[24]) für alle mit dem fürstlichen Handsiegel versehenen Sendungen auf den Reichspoststrecken zu. Die Punkte 8) bis 10) sprechen von der Portofreiheit der bayreuthischen Behörden, z. B. der fürstlichen Kollegien, Dikasterien, der Regierung, Kammer, Landschaft, des Hofgerichts, Konsistoriums, der Universität Erlangen usw. Auch den hohen Standespersonen wird in den Artikeln 11) und 12) das „Brieffreythum“, allerdings mit eingeschränkter Gewichtsgrenze von zwei Lot zugestanden. Dafür verplichtet sich in Artikel 13) der Markgraf „unter Vorbehalt aller Landesregalien“ — diese Klausel taucht bezeichnenderweise immer wieder im Vertrag auf — dem Reichspostgeneralat über das Oberpostamt Nürnberg eine jährliche Ablösungssumme von 200 Reichstalern, zur Hälfte aus Kammermitteln, zur anderen Hälfte aus Landschaftsgeldern, zu zahlen. Weiter wird in dem sehr wichtigen Punkt 14) bestimmt, daß die bisher landesherrlich unterhaltene Postanstalt Kulmbach an das Reichspostgeneralat übergeht. Taxis konnte also den großen Erfolg für sich buchen, die Monopolstellung der Reichspost im Bayreuthischen gesichert zu haben. Der Markgraf erhält für die Aufgabe der Landespost lediglich die Zusicherung, daß zu Postbeamten in Bayreuth nur Landeskinder ernannt werden sollen; das war ein allerdings nicht zu unterschätzender Punkt, da Taxis vielfach Landesfremde, oft Ausländer, mit der Verwaltung von Poststationen, vor allem großen Postämtern, betraute. — Nach Artikel 15) ist den Kaiserlichen Reichsposten jeglicher Beistand und Vorschub durch die Landesstellen zu leisten. „Ausländische“ Poststationen sollen nicht geduldet werden. Dies war eine Spitze gegen die

---

23) FZA Rgsbg. a. a. O.
24) Im Vertrag „Brieffreythum“ genannt.

kursächsische Post, die ihre Fühler bis in Bayreuther Gebiet[25]) ausgestreckt hatte und Taxis ein Dorn im Auge war.

In Punkt 16) verpflichtet sich Bayreuth zur Abstellung aller reitenden und fahrenden Boten mit Ausnahme der eigentlichen Amtsboten. Nach Artikel 17) soll den Landkutschen nach Nürnberg, Erlangen und Hof eine besondere Verkehrsordnung gegeben werden. In Artikel 18) wird den Landes- und Amtshauptmannschaften auferlegt, nötigenfalls Untersuchungen anzustellen und vorgefundene Briefe den ordentlichen Reichspoststationen zuzuweisen. Weiterhin verpflichtet sich der Markgraf (Art. 19) zur Befreiung der Postgespanne von Zoll und Untersuchung von Personen und Waren bei Weg- und Brückenzoll. Die Untersuchung auf Schmuggel ist den Bayreuther Behörden jedoch gestattet. Die weiteren Artikel betreffen die Durchführung der Portofreiheit der Privilegierten und für Dienstsendungen und bringen Einzelbestimmungen über den Dienstbriefverkehr, auch über den Aktenversand der Gerichte, der nur dann nicht portofrei erfolgen darf, wenn die Versendung auf Verlangen der Parteien geschieht (Art. 22). In Artikel 23) ergeht nachdrücklich Verfügung an die Portobefreiten, keine fremden Briefe mitbefördern zu lassen. Zur besseren Nachprüfung werden die bisherigen Briefsäcke abgeschafft, die Sendungen müssen einzeln eingeliefert werden. Im vorletzten Artikel 24) verpflichtet sich der Generalpostmeister, die Klagen über die Portosätze innerhalb vierer Monate durch eine neue, von beiden Vertragsteilen gutgeheißene Taxordnung, die offen angeschlagen werden soll, zu beheben. Beide Vertragspartner verpflichten sich im letzten Punkt, Unstimmigkeiten im gegenseitigen Einvernehmen zu beseitigen.

Im Vollzug des Abkommens erließ die markgräfliche Regierung verschiedene Verordnungen, so wurde z. B. in einem Erlaß vom 4. Januar 1751[26]) alles private Briefsammeln und Annehmen kleiner Pakete von 2 bis 6 Pfund verboten. Die Beförderung größerer Pakete wurde den Landkutschern auf Ansuchen gestattet.

Wie genau auch dieser Vertrag abgefaßt war, so bedurfte er doch gar bald verschiedener Unzuträglichkeiten halber einer Ergänzung und Abänderung, die eine Neufassung im Jahre 1764 nötig machten:

Am 8. Juli 1760 beschwerte sich der Posthalter Zuber in Kulmbach darüber, daß seit sechs Jahren ständig gegen den Vertrag von 1750/51 verstoßen werde[27]). Er führte die verschiedenen Boten und Bötinnen auf, die, ohne sich an die markgräflichen Verbote zu halten, ungescheut

---

[25]) In Hof bestand ein eigenes kursächsisches Postamt, siehe auch § 17.
[26]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 7/112
[27]) Arch. f. Postg. i. Bay. 1936/Heft 1, S. 334.

öffentlich in Kulmbach Briefsendungen sammelten, obgleich die Uebertretung nach dem Papier mit Fronfestung bestraft werde. Diese Boten gingen nach allen Richtungen, sodaß auf dem Postamt Kulmbach in einem Monat kaum drei (!) Briefe aufgegeben worden seien. Es stellte sich eben immer mehr heraus, daß von den Bayreuther Behörden nicht streng genug durchgegriffen wurde. Diese und ähnliche Vorfälle waren also der Anlaß für das Generalat, das natürlich mehr geschädigt war als die markgräfliche Regierung, eine Neufassung des Vertrags von 1750/51 zu beantragen. Nach umfangreichem Briefwechsel[28]) mit Bayreuth ließ das Oberpostamt Nürnberg durch den Kommissar Gruber den Entwurf eines „Nebenrezesses" zum Postabkommen von 1750/51 und zur Abstellung von Unzuträglichkeiten anfertigen, den der Bamberger Postmeister von Haysdorff, der in politischen Angelegenheiten ständig von Taxis beauftragt wurde, am 25. Februar 1762[29]) nach Regensburg, dem neuen Sitz der Fürsten von Taxis, sandte.

Ueber diesen Entwurf holte die Verwaltung der Reichsposten sowohl vom Nürnberger Oberpostmeister als auch vom Bayreuther Postmeister ein Gutachten ein. Dieser Entwurf[30]) eines „Nebenrezesses" gliedert sich in sechs Teile: Teil I behandelt die Ergänzung des Artikels 12) des Hauptvertrags (Portofreiheit), Teil II die Portofreiheit verschiedener markgräflicher Räte, Teil III die Portoerleichterung für das bayreuthische Militär, Abschnitt IV bringt einen Vorschlag zur Abstellung des privaten Botenwesens durch strengere Strafbestimmungen, in Teil V ist vom Mißbrauch des „Postfreithums" die Rede, der letzte Teil behandelt unter dem Titel „das Gravamen wider den allhiesigen Moyses Seckel und die deßselben formirte Praetension vor rückständiges Porto" die unsauberen Machenschaften des jüdischen Kammerresidenten Seckel in Bayreuth. Seckel hatte sich Postwagen- und Briefportofreiheit angemaßt, die von Taxisscher Seite nicht anerkannt wurde. So teilte der Bayreuther Postverwalter Fischer am 5. Oktober 1763 dem Postkommissar Gruber in Nürnberg mit, daß er „dem Cammer Resident Moses Seckel wegen Bezahlung des schuldigen Porto des 1., 2. und 3. Quartals täglich zu Leibe gieng"[31]). Man ersieht jedoch aus dem Akt deutlich, wie sehr der Markgraf den Juden schützte; denn in einem Schreiben des markgräflichen Ministeriums vom 13. Dezember 1763[32]) heißt es: „Nachdem die Regulirung des Postwesens unter der Feder begriffen, wobey auch wegen des Cammer Residenten Seckel Vorsehung getroffen werden wird, als bleibet ein

---

[28]) Bay. Hauptstaatsarchiv PA 12/78, PA 12/71.
[29]) Bay. Hauptstaastarchiv Mchn. PA 12/71.
[30]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.
[31]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/79.
[32]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

solches dem hiesigen Post Amt unter dem Anhang hierdurch ohnverhalten bis zu jenem Erfolg erwehnten Cammer-Residenten Seckel außer Anspruch zu laßen".

Unterdessen waren die Verhandlungen über die Neufassung des alten Postvertrags soweit gediehen, daß der „Nebenrezeß" am 5. April 1764 in Regensburg vom Generalpostmeister und am 11. April 1764 in Bayreuth vom Markgrafen unterzeichnet werden konnte[33]). Dieser Vertrag wiederholt viele Artikel des alten Abkommens, bringt aber auch erweiterte Bestimmungen über Portofreiheit und Botenunwesen, ferner als neue Vereinbarung die Bewilligung von markgräflichen Zuschüssen an die Poststationen. Außerdem haben nach Artikel 3) das Militär, sowie das neuerrichtete „Salz-Comptoir" freie Ueberführung der Löhnungsgelder im Land bis Kulmbach, Hof und Erlangen, wenn die Sendungen das Amtssiegel tragen. Den Boten wird bei Zuchthausstrafe die Beförderung der Briefe verboten. Auch des Juden Seckel wird gedacht: Taxis hatte erreicht, daß er wegen seines rückständigen Portos in Höhe von 2500 fl. (!) in Anspruch genommen werden kann.

In Vollzug dieses neuen Vertrags teilte der markgräfliche Minister Graf Ellrodt seinem Herrn am 10. August 1764[34]) mit, daß er „sowohl die Communication des bewußten Nebenreceßes an sämtliche hochfürstl. Collegia, als auch an die Expeditionen" habe zustellen lassen. Die Abschriften der verschiedenen Erlasse des Markgrafen an seine Behörden zur Vollziehung des Nebenrezesses sandte der Posthalter von Bayreuth, Gottlob von Meyern, am 30. August an den Fürsten von Taxis[35]).

In diese Zeit fällt ein hartnäckiger Jurisdiktionsstreit zwischen dem Generalerbpostmeister und dem Markgrafen von Bayreuth, der sechs Jahre dauerte und einen Einblick in eine Zeit vermittelt, in der um jedes einzelne wenn noch so unbedeutende Hoheitsrecht des Territorialherrn heiß gerungen wurde[36]).

Anlaß zu diesem Streit gab ein Postbote Nikolaus Maar in Kulmbach, der Postgelder veruntreut hatte und aus dem Dienst entlassen wurde. Wegen Schadenersatzes war seine vierte Quartalsbesoldung 1763 von seinem ehemaligen Dienstvorgesetzten, dem Posthalter Zuber, zurückbehalten worden. Daraufhin hatte Maar bei der Landvogtei Kulmbach Klage erhoben, die ihm tatsächlich ihren Beistand nicht versagte. Aus dem Akt erfahren wir jedenfalls, daß am 5. Dezember 1767 Markgraf Christian in einem Erlaß an die Amtshauptmannschaft

---

33) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/81
34) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.
35) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.
36) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 12/82.

Kulmbach verfügte, dem Maar „zu seiner Befriedigung zu verhelfen". Vom Reichspostgeneralate ging dem Markgrafen aber am 24. April 1768 ein Schreiben zu, in dem die fürstliche Kanzlei in Regensburg darauf hinweist, daß in diesem Falle der Posthalter Zuber, dem von bayreuthischer Seite mit der „Exekution" gedroht wird, keinesfalls als fürstlich-brandenburgischer Untertan erscheint und daß

> „denen kayserlichen Reichs Postbediensteten in höchst dero Landen die Personal Freyheit zu kommet, Zumahlen nach klahrer Vorschrifft ... Kayserlicher Patenten die Straffen und Bußen deren Postbotten und Post Verwandten, so sich in Ihren Aemtern und Dienst ungebührlich erzeugen, mir und meinen nachgesetzten Kayserlichen Reichs Ober und Post Aembteren zu erkennet werden"[37].

Es wird deshalb der Markgraf ersucht, die „Exekution" aufzuheben. Er verfügte aber lediglich eine einstweilige Einstellung. Schließlich wurde in einem Erlaß vom 8. Februar 1770 die Amtshauptmannschaft Kulmbach angewiesen, dem „Debitor" (Zuber) nur mehr eine viertägige Frist zu setzen, „da er neben seinem Officio ein würckhlicher Unterthan ist, mithin denen Herrschaftlichen Befehlen .. genügen zu leisten hat .." Das Oberpostamt Nürnberg legte daraufhin am 2. März 1770 ein ‚Pro Memoria" vor, in dem die Schuld des Postverwalters Zuber bestritten und gesagt wird, daß

> „dem Herrn Reichß Erb General Obrist Postmeistern die Verfechtung der Höchst Jhro Kraft Kayserlichen Allerhöchsten Ausspruchs zustehender und Selbst durch die mit dem Hochfürstl: Hauß Brandenburg Cullmbach Vorhandenen Receßen bestättigter Gerechtsame"

zustehe. Trotzdem ordnete am 12. März das markgräfliche Regierungskollegium die Vollstreckung bei Zuber an. Daraufhin beschwerte sich der Fürst von Thurn und Taxis erneut beim Markgrafen, der erst auf das zweite Beschwerdeschreiben hin, diesmal aber persönlich, dem Generalpostmeister kurz und bündig schrieb, er dulde keinerlei Eingriffe in seine landesherrlichen Rechte. Daraufhin ließ Taxis die Sache beruhen.

Im Jahre 1777 entstanden neue Schwierigkeiten zwischen der Taxisschen Postverwaltung und der markgräflichen Regierung, weil Bayreuth neuerdings durch Straßenbau bedingte Chausseegelder einforderte und diese Abgabenpflicht auch auf die Postwagen ausdehnte[38]. Das Oberpostamt Nürnberg erhob Einspruch mit der Begründung: im Artikel 19 des Postvertrags (von 1764) seien die Postwagen von der Zahlung des Wegegelds ausgenommen worden; ein Unterschied zwischen „Wegegeld" und „Chausseegeld" werde erst jetzt gemacht, um die Vertragswidrigkeit zu verdecken. Bei dieser Gelegenheit drohte

---

37) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.
38) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/86.

Fürst Karl Anselm von Taxis mit der Aufhebung der Postwagenverbindung Bayreuth—Kulmbach; Als der Markgraf daraufhin am 3. Dezember 1778 antwortete, er werde dann die Landespost wieder anlegen, wurde diese Drohung nicht wiederholt. — Es bedurfte eines Zeitraums von zwei Jahren, ehe sich die markgräfliche Regierung herbeiließ, vom 29. März 1779 ab — die Beschwerde war 1777 erfolgt! — die Chausseegeldtaxe für Postwagen auf die Hälfte der üblichen Wagentaxe herabzusetzen. Die Postillione mußten für jedes Pferd zwei Pfennig entrichten; anfangs erfolgte die Zahlung vierteljährlich, später bei jeder Fahrt.

§ 10

b) Die preußische Zeit.

So bestand trotz aller Verträge und Einzelabmachungen zwischen Bayreuth und der Taxisschen Postverwaltung kein sonderlich gutes Einvernehmen. Dieses besserte sich keineswegs durch den Uebergang des Fürstentums an Preußen nach dem Rücktritt des letzten kinderlosen Markgrafen Christian Friedrich Karl Alexander im Jahre 1791. Preußen stand vielmehr seit jeher in starkem Gegensatz zu Taxis, der immer wieder — allerdings stets vergeblich — die Einführung der Kaiserlichen Reichspost in preußisches Gebiet versucht hatte. Das starke Staatswesen bestand eben schon immer auf ungeteilter und ungeschmälerter Landeshoheit.

Jetzt ergab sich für den preußischen Staat die schwierige Lage als Rechtsnachfolger in einen Vertrag eingetreten zu sein, der für Preußen infolge der bisherigen vollständigen Fernhaltung der Taxisschen Post aus den preußischen Ländern tatsächlich Neuland war und den Grundsätzen der Herrscher von totaler Landeshoheit widersprach. In Preußen gab es nur das staatliche Postregal, hier sollte man nun teilen! Obwohl im allgemeinen Rechtsverkehr schon vor dem Uebergang an Preußen in Bayreuth das Allgemeine Landrecht galt[1]), war das Postrecht ausgenommen, da hier allein die Verträge mit dem Generalat von 1750/51, bzw. 1764 Platz griffen. Sowohl der Abschnitt des Allg. Landrechts „Vom Postregal"[2]) als auch die preußischen Postordnungen von 1712 waren in Bayreuth infolge der völlig anders gelagerten postalischen und auch örtlichen Verhältnisse nie eingeführt worden. Wohl hätte Hardenberg, der als preußischer Resident 1792 nach Ansbach—Bayreuth beordert worden war, gern die bayreuthische Post an die preußische angeschlossen. So berichtete er am 18. September 1793 an seinen König, daß der Aufhebung der Taxisschen Post

---

1) Oertmann Paul, Bayerisches Landesprivatrecht, Halle a. S. 1903, S. 17.

2) ALR Teil IV, Titel XV, 4. Abschn. §§ 141 — 228.

kein Gesetz im Wege stehe, denn nach Artikel 11) des Westfälischen Friedens könnten alle eigenmächtigen Zölle, Beschränkungen und übermäßigen Taxen zum Besten des Handels abgeschafft werden[3]). Auf diese Art suchte er der Thurn- und Taxisschen Post, die wohl etwas hohe Portosätze forderte, beizukommen. Hardenberg ordnete wohl eine strenge Beaufsichtigung der Reichspost durch die preußische Verwaltung an, — am gleichen Tage (18. 9. 1793) erließ er den Befehl „von Landespolizei Aufsichts wegen auf das Taxische Postwesen eine genaue Aufmerksamkeit zu richten"[4]) — eine gänzliche Aufhebung dieser außerstaatlichen Post gelang ihm doch nicht. Er begründet dieses Verhalten in seinem Aufsatz über die Fürstentümer Ansbach—Bayreuth vom Jahre 1797 in § 41:

> „In beiden Fürstentümern sind noch Taxische Posten außer den zu inländischem Behuf seit langer Zeit angelegten eigenen Botenfuhren und gehenden Boten, auch einer königlichen Post zwischen Ansbach und Bayreuth. Das Dasein das Taxispost beruht auf Markgräflichen Verträgen, wornach Taxis verbunden war, für den Betrag von 800 fl. im Bayreuthischen alle herrschaftlichen Briefe und Geldsendungen frei durchzubringen... Es leidet keinen Zweifel, daß des Königs Majestät berechtigt ist, diese Verträge abzustellen und Landesposten anzulegen. Aber es war zu prüfen, ob es nicht besser sei, bei den Verträgen mit Taxis zu bleiben. ."[5])

Es waren eben zwei Gründe für Hardenberg maßgebend, die „obergebirgische" Post nicht an die preußische anzugliedern: auf der einen Seite war es die finanzielle Frage; denn die Fürsten von Thurn und Taxis hatten tatsächlich seit den Verträgen mit Bayreuth weit mehr getan, als sie nach den Abkommen zu leisten brauchten, nur um ihre Post in Bayreuth halten zu können. Gerade die von Taxis großzügig gewährte ausgedehnte Portofreiheit kam dem bayreuthischen Staatshaushalt sehr zustatten. Auf der anderen Seite war wegen der abgelegenen Lage der fränkischen Fürstentümer vom Hauptland ein Anschluß dieser Post an die Post des Mutterlandes sehr schwer durchzuführen, da mehrere selbständige Staaten dazwischenlagen, mit denen eigene Verträge hätten abgeschlossen werden müssen.

Immerhin hatte Hardenberg die Postämter bereits der preußischen Landeshoheit unterworfen, so forderte er selbsttätig Berichte ein, ob Beschwerden über das Gebaren der Taxisschen Postbeamten vorhanden seien, auch duldete er ohne Regierungszustimmung keine Neuerungen und Portoänderungen. Die Thurn-und-Taxische Hauptver-

---

[3]) Veröffentlichungen des Histor. Vereins Bayreuth, Mixta Scripta (Mscr.)
[4]) Lippert a. a. O., S. 199.
[5]) Lippert, a. a. O.

waltung machte meist gute Miene zum bösen Spiel; kam es gelegentlich doch so weit, daß die Reichspostverwaltung Protest erhob, so kümmerten sich die preußischen Behörden nicht viel darum und ließen die Beschwerden liegen, bis sie durch Zeitablauf oder durch die politische Entwicklung überholt waren. Im übrigen war die Thurn-und-Taxissche Generaldirektion in Regensburg ängstlich auf ein einigermaßen erträgliches Einvernehmen mit der preußischen Verwaltung bedacht, um nicht das Postregal in Bayreuth gänzlich einzubüßen. Aus dieser Sorge erklären sich auch die umfangreichen Vorkehrungen für die Reisebeförderung des Königs von Preußen durch die fränkischen Fürstentümer im Jahre 1799[6]).

Infolge der Einschränkung der Taxisschen Posthoheit gab es in der kurzen Zeit der preußischen Herrschaft in Bayreuth (1791—1806) genug Anlaß zu Konflikt:

Am 25. Februar 1799 erging eine königliche Verordnung über die Aufhebung der Zollfreiheit für die Postwagen in den fränkischen Herrschaftsgebieten, die am 1. April 1799 in Kraft treten sollte. Diese Verordnung verstieß offen gegen die Bayreuther Postverträge. Der Bayreuther Postmeister Fischer übermittelte sofort diesen Erlaß, der am 11. und 16. März dem Postamt Bayreuth zugestellt worden war, dem Oberpostamt Nürnberg[7]). Daraufhin erstattete der Nürnberger Oberpostmeister Blank einen umfangreichen Bericht (27. 3. 1799) an die Generaldirektion Regensburg über die von ihm bei der preußischen Regierung in Ansbach über diese Sache geführten Verhandlungen. Darin führte er u. a. aus, er sei in Ansbach vorstellig geworden, um zumindest einen Aufschub der Verordnung zu erreichen und habe dabei auf die Postverträge mit Ansbach (1744, 1777) und Bayreuth (1750/51, 1764) hingewiesen. Der Kammerpräsident v. Schuckmann antwortete — wie aus Blanks Bericht weiter hervorgeht — bezeichnenderweise, daß

> „gegen die Existenz derselben (der Postverträge) mit des Herren Markgrafen Durchlaucht nichts eingewendet werden könne, daß man selbe immer noch tacite et connivando habe bestehen lassen, jedoch hätten sie das Gepräge der Königlichen Bestätigung nicht für sich"[8]).

Schuckmann lehnte die Abschaffung der Verordnung natürlich ab und redete sich über einen ausdrücklichen Aufschub damit hinaus, daß nach Inkrafttreten „die schnelle Ausübung sich jedoch von selbst noch auf circa drei Wochen weiter hinaus zögern dürfte, bis die Beamten allerorten deßfalls gehörig unstruirt und befehliget seyn werden.." Auch

6) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/90.
7) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/83.
8) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

bei den anderen Behördenstellen, die Blank noch aufsuchte, hatte er nicht das mindeste Entgegenkommen gefunden. Trotzdem verhielt er sich bei diesem Canossagang, wie ihm von oben unter Hinweis auf die politischen Verhältnisse befohlen war, „bescheiden". Die Taxische Hauptverwaltung richtete nunmehr am 30. März 1799 eine Beschwerde an den König von Preußen. Am 5. Mai, also erst nach fünf Wochen, antwortete Friedrich Wilhelm von Potsdam aus dem Fürsten von Thurn und Taxis. Diese Antwort bringt keinerlei Entscheidung, es heißt darin nur:

> „Darnach müssen aber die Verhältnisse näher geprüft werden, ehe es sich übersehen läßt, ob diese.. Vorkehrung einige Abänderung erleiden kann."

Damit war die Sache für den Fürsten von Taxis verloren.

Kaum ein Jahr später brach ein neuer Zuständigkeitsstreit aus: Die Generaldirektion der Taxisschen Posten hatte am 27. November 1799 ein „Circulare" herausgegeben, das die Vorweisung, Nachzählung und Versiegelung bei Geldbriefen vor den Augen des Postbeamten anordnete. Als der Postmeister Georg Wolfgang Fischer in Bayreuth diese Verordnung durchführen wollte, untersagte die preußische Domänenkammer bei einer Strafe von 20 Reichstalern die Durchführung, da sie einen Eingriff in die landesherrlichen Polizeirechte bedeute. Die Generaldirektion teilte daraufhin dem Oberpostamt Nürnberg am 29. März 1800 mit[9]), daß es sich lediglich um eine innere Angelegenheit des Postwesens handle, und verfügte, das Oberpostamt solle auf Aufhebung der preußischen Strafverfügung hinwirken. Unterdessen wurden auch andere in preußisch-fränkischem Gebiet liegende Postämter betroffen. Dem Oberpostamt gelang es nicht, die Aufhebung zu erreichen, da die Domänenkammer in Ansbach sich darauf versteifte, die fürstl. Generaldirektion hätte sich vor Erlaß ihrer Verordnung erst mit der Landesbehörde ins Benehmen setzen müssen[10]).

Schon kurz nach der Regierungsübernahme in Bayreuth durch Hardenberg war zwischen Ansbach und Bayreuth eine „Kgl. Preußische Hofpost" zur Beförderung der Regierungssachen angelegt worden. Diese preußische Post nahm ihren Weg über Nürnberg — Erlangen — Streitberg. Am 5. Oktober 1803 machte nun der Nürnberger Oberpostamtsoffizial Oehl der Generaldirektion davon Mitteilung[11]), daß die preußische Domänenkammer Ansbach die Verlegung dieser Hofpost auf die neue Strecke über Eschenau — Pegnitz plane und den Kaiserl. Reichsposthaltern auf dieser Strecke die Ritte und die Expedition der Hofpost übertragen wolle, um eigene Leute und Pferde einzusparen. Dazu

---

[9]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 49/977.

[10]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

[11]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 37/584.

bemerkt: Oehl, es ginge im allgemeinen nicht an, daß Taxissche Postbeamte fremde Dienste übernähmen; man könne aber in diesem Fall „in Anbetracht der derzeitigen Verhältnisse" die Bitte nicht gut abschlagen. Daraufhin forderte die Generaldirektion vom Oberpostamt Nürnberg Bericht über die Einrichtung dieser Post an und teilte dann mit, daß man „unter den heutigen Umständen" tatsächlich gegen den seltsamen Antrag der Domänenkammer nichts unternehmen könne. Der Abgesandte der Taxisschen Postverwaltung konnte bei den Uebernahmeverhandlungen, wie sehr er sich auch Mühe gab, keinerlei Vorteile für die Reichspost herausholen. Deshalb zogen sich die Verhandlungen bis in das Frühjahr des Jahres 1804 hin — die Hofpost lief noch immer auf der alten Strecke. Schließlich gab die Domänenkammer auf die ständigen Vorbehalte und Vorstellungen der Reichspostverwaltung keine Antwort mehr, sodaß die ganze Angelegenheit im Sande verlief[12]).

Wenn auch die preußische Herrschaft über die fränkischen Fürstentümer nur fünfzehn Jahre dauerte, so geschah doch in dieser kurzen Zeit auf Betreiben Hardenbergs sehr viel für die Verbesserung der Post- und Landstraßen. In seinem Bericht vom Jahre 1797 erwähnt Hardenberg in § 186, daß seit 1770 in Bayreuth über sechzig Meilen Landstraßen bei einem Kostenaufwand von 283 597½ fl. chaussiert wurden[13]).

§ 11

c) Bayreuth unter französischer Herrschaft.

Ueber all den Streit hinweg war eine neue Zeit herangebrochen, die die politischen Verhältnisse von Grund auf ändern sollte, die Zeit der napoleonischen Kriege. Im Frieden zu Preßburg, am 26. Dezember 1805, trat Preußen das Fürstentum Bayreuth—Kulmbach an Frankreich ab. Nach dem Zusammenbruch Preußens bei Jena ergriffen die Franzosen 1806 endgültig von Bayreuth Besitz und beseitigten sofort die Reste der Thurn-und-Taxisschen Posthoheit, die seit dem Zusammenbruch des „Heil. Röm. Reichs Deutscher Nation" kurz zuvor schon keine „Kaiserliche Reichspost" mehr war. Der Kaiserl-Kgl. Französische General-Intendant Camille v. Tournon teilte dem Bayreuther Postmeister Fischer den Entschluß Napoleons mit, die Taxisschen Posten in Bayreuth in Besitz zu nehmen. Diesem Entschluß folgte schnell die Tat: Am 7. Februar 1807 wurden die Taxisschen Posthäuser besetzt und die Thurn-und-Taxisschen Insignien durch französische Schilder ersetzt. In Bayreuth wurde ein Kaiserl. Kgl. Französisches Zentralpostamt errichtet, sämtliche Postbeamte wurden auf Napoleon vereidigt, neue Dienstsiegel wurden eingeführt. Diese blitzartig vollzogenen An-

[12]) Bay. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.
[13]) Lippert a. a. O.

ordnungen überraschten die Taxissche Generalpostverwaltung vollkommen. Sie entsandte den Inspekteur der fahrenden Posten in Nürnberg, Veit Engelhardt, zur Aufnahme von Verhandlungen nach Bayreuth, der aber vorerst gar nichts ausrichten konnte. Am 1. Mai 1807 verfügte Tournon vielmehr in einem Erlaß[1]) die Aufhebung der Portofreiheit zwischen Privatpersonen, (die Taxis bisher freigebig der markgräflichen und preußischen Regierung zuliebe gewährt hatte), zwischen Behörden und Privatpersonen, sogar für die Behörden selbst, soweit die Dienstsachen nicht als solche ausdrücklich bezeichnet waren und mit dem Amtssiegel versehen wurden. Außerdem wurde durch Verbot der privaten Briefbeförderung und strenge Strafandrohungen für Uebertretungsfälle der Anfang zur straffen Durchführung einer landesherrlichen Postregie gemacht.

Am 11. Juli 1807 konnte der Bayerisch[2])-Taxissche Bevollmächtigte Philipp von Schönhammer mit dem Beauftragten der französischen Postverwaltung einen Postvertrag[3]) abschließen, der im wesentlichen folgendes besagt: Die Postanstalten im Bayreuther Unterland (Erlangen, Neustadt a./Aisch, Emskirchen) sollten wegen ihrer Streulage der Bayerisch-Taxisschen Postverwaltung unterstehen; im Bayreuther Oberland sollte die französische Postregie aufrechterhalten bleiben, doch sollten die Bayerisch-Taxisschen Posten freie Durchfahrt durch Bayreuther Gebiet nach Bamberg und Sachsen haben.

§ 12

d) Der Uebergang Bayreuths an Bayern.

Im Friedensvertrag von Schönbrunn, 14. Oktober 1809, trat Napoleon das Fürstentum Kulmbach—Bayreuth nach vierjährigem Besitz an Bayern ab. Am 7. April 1810 übernahm die bayerische[1]) Postverwaltung das ehemals französische Zentralpostamt Bayreuth. Die Allerhöchste Kgl. Entschließung vom 23. Oktober 1810[2]) ordnete die Errichtung eines kgl. bayer. Oberpostamts Bayreuth an und unterstellte ihm folgende ostmärkische Postanstalten: das Postamt Hof, die Postexpeditionen Berneck, Creußen, Hollfeld, Hambach, Kasendorf, Kirchenlamitz, Kirchenthumbach, Kulmbach, Leupoldstein, Münchberg, Pegnitz, Thiersheim, Weißenstadt, Wunsiedel, Würgau und die Briefsammlungen zu Gefrees und Gräfenberg. Zum Oberpostmeister wurde der bisherige Vorstand des Oberpostamts Innsbruck (bis 1809 bayerisch), Graf von

---

1) Bayr. Intelligenz-Zeitung vom 5. 5. 1807, Nr. 36.
2) Unterdessen, am 14. 2. 1806, hatte Bayern die Oberaufsicht über die Taxisschen Posten in Bayern übernommen.
3) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 48/959.

1) Am 1. Juli 1808 hatte Bayern die volle Postregie übernommen, die Taxissche Post im bayerischen Gebiet hatte aufgehört zu bestehen.
2) Regierungsblatt 1810, S. 1269.

Taufkirchen, ernannt. Ferner wurde im gleichen Erlaß auf eine Verordnung für das Oberpostamt Regensburg hingewiesen, die eine alljährliche unvermutete Prüfung des gesamten Postwesens und der Postanstalten durch den Oberpostmeister anordnete. Diese scheinbar besondere Sorge für die Post in den neuerworbenen Gebieten erwies sich aber binnen kurzem als bloße Uebergangserscheinung; denn bereits nach vier Jahren, am 14. September 1814, wurde das Oberpostamt Bayreuth wieder aufgehoben. Auf Grund dieser neuen Allerh. Kgl. Entschließung verfügte die Generaldirektion der bayerischen Posten am 17. September 1814[3]) die Auflösung des Oberpostamts Bayreuth am 1. Oktober gleichen Jahres. An seine Stelle sollte wie früher ein dem Oberpostamt Nürnberg untergeordnetes Postamt treten. Die Bayreuth seinerzeit unterstellten Postanstalten fielen an das Oberpostamt Nürnberg zurück, lediglich Hambach und Kirchenthumbach kamen zum Bezirk des Oberpostamts Regensburg.

2. Die durch Kulmbach - Bayreuth führenden Postkurse.

§ 13

a) Nürnberg—Bayreuth—Hof—Leipzig.

Die Entstehung des Postkurses Nürnberg—Leipzig, der wichtigsten Postverbindung durch die fränkischen Fürstentümer, geht auf das Jahr 1682 zurück. In diesem Jahre richtete der kursächsische Oberpostmeister Gottfried Egger in Leipzig unter Beteiligung der Botenanstalt der Reichsstadt Nürnberg eine reitende Post zwischen beiden Orten ein[1]). Eggers Nachfolger, Oberpostmeister W. Ludwig Daser, erweiterte 1684 den Kurs zu einem Postwagenkurs. Bei Anlage dieses Postkurses war der Reichsgeneralpostmeister nicht beteiligt worden. Diesem Eingriff in das kaiserliche Postregal durch die beiden Konkurrenten der Reichsposten suchte Taxis dadurch zu begegnen, daß er selbst 1683 einen Kaiserlichen Reitpostkurs zwischen Nürnberg und Leipzig über Bayreuth anlegte[2]). Die von Sachsen angelegte Post scheint über Bamberg gelaufen zu sein, berührte dabei aber auch markgräflich-brandenburgisches Gebiet (Erlangen—Baiersdorf). Schon 1686 baute Taxis seinen Kurs zu einem Postwagenkurs aus[3]). Dieser Kurs berührte folgende Stationen: Nürnberg — Erlangen — Streitberg — Bay-

---

[3]) Regierungsblatt 1814, S. 1829.

[1]) Bericht des Thurn- und -Taxisschen Archivrats Schragmüller vom Jahre 1798 im FZA Regensburg, Postakten V. 4. 1. — Beust, Bd. I, S. 200.

[2]) Im Nürnberger Ratsverlaß vom 9. Mai 1683 (Bay. Staatsarchiv Nürnberg, Ratsverlaßakten) ist von einer Beschwerde der nach Leipzig gehenden Boten der Stadt Nürnberg gegen die vom Nürnberger Reichspostmeister „über Bayreuth aus Leipzig angelegte neue Post“ die Rede.

[3]) Beust, Bd. I, S. 149, 155.

reuth — Gefrees — Münchberg — Hof. An Stelle von Gefrees finden wir seit 1699 Berneck[4]). Der andere Postkurs ging zurück und hatte nur noch als Botenpost der Stadt Nürnberg einige Bedeutung. —

Die Strecke des Kaiserlichen Reichspostkurses, besonders zwischen Erlangen — Streitberg — Bayreuth, war wegen der äußerst schlechten Wegverhältnisse noch im 18. Jahrhundert gefürchtet. Die Posthalter beschwerten sich des öfteren über die großen Opfer, die sie für die Aufrechterhaltung eines einigermaßen geregelten Postverkehrs unter diesen Umständen bringen mußten. Die etwa um 1743 zwischen Erlangen und Streitberg eingeschobene neue Postwechselstelle Gosberg mußte 1763 wieder aufgelassen werden, da der Posthalter Hab und Gut verloren hatte und niemand sich zur Uebernahme der Posthalterstelle bereitfand, die nur Vermögensverfall im Gefolge hatte[5]). In einem Schreiben[6]) vom 18. Januar 1759 schilderte der Erlanger Postmeister Ruprecht Wels dem Nürnberger Postkommissar Gruber die verzweifelte Stimmung der Posthalter auf dieser Strecke. Daß sich dennoch immer wieder Leute zur Uebernahme eines solch unsicheren und unwirtschaftlichen Postens bereitfanden, machte nicht zuletzt der schöne Titel „Kaiserlicher Reichsposthalter" aus.

Am 2. Januar 1767 wurde der Nürnberger Postwagen nach Hof zwischen Pretzfeld und Ebermannstadt von Straßenräubern überfallen und ausgeplündert. Ein Faß, das Silberplatten für die Münze in Bayreuth enthielt, war den Räubern entgangen, wurde aber von den bambergischen Behörden, auf deren Gebiet sich der Ueberfall zugetragen, beschlagnahmt unter dem Vorwand, die Versendung von ungemünztem Silber verstoße gegen die Kaiserliche Reichs-Kreis-Verordnung. Da kein Passierschein vorhanden gewesen sei, müsse erst bei der kaiserlichen Regierung in Wien angefragt werden[7]). Ueber den Ausgang der Sache schweigen die Akten.

Bis zum Jahre 1798 holten Franzosen bei ihren Durchzügen noch das Letzte an Geld, Pferden und Wagenmaterial aus den schon genug mitgenommenen Posthaltereien auf dem Postkurs zwischen Erlangen und Bayreuth heraus; schließlich war auch die Posthalterei Streitberg finanziell ruiniert[8]). In Streitberg — einer bayreuthischen Exklave — hatte am 4. August 1794 der Gastwirt Johann Erhard Kaiser die Posthalterei übernommen. Gar bald legte er aber sein Amt nieder, als er die finanziellen Opfer erkannt hatte, die diese Stelle bei

[4]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 21/283.
[5]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 33/460.
[6]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 20/264.
[7]) Rennert in Archiv für Postgeschichte in Bayern 1933, Heft 1, S. 27/28.
[8]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 33/460.

geringer Besoldung erforderte. Er machte die Thurn-und-Taxisſche Postverwaltung für den erlittenen Schaden verantwortlich und beschritt sogar den Klageweg, als ihm die Postverwaltung nicht genügend entgegen kam[9]). Der nächste Posthalter, Georg Huß, hatte schnell abgewirtschaftet; die Taxisſche Verwaltung mußte nun wieder auf Kaiser zurückgreifen, obwohl dessen Rechtsstreit noch gar nicht beendet war. Von nun an führte Kaiser die Posthalterei bis 1798, aber nicht auf eigene Verantwortung, sondern — eine einzigartige Ausnahme — ganz auf Gefahr und Rechnung des Oberpostamts Nürnberg.

Als die Zustände auf dieser Poststrecke unhaltbar geworden waren, verlegte Taxis vom 1. Juli 1798 ab auf das Drängen Hardenbergs hin — schon 1787 hatte der frühere Markgraf die Verlegung beantragt[10]) — den Lauf des Kurses auf die neue Strecke Nürnberg — Eschenau — Hiltpoltstein/Ofr. — Pegnitz — Creußen — Bayreuth u.s.f.[11]) Die Errichtung dieses Kurses war mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, vor allem bei der Anlegung der Poststation in dem damals nürnbergischen Städtchen Hiltpoltstein/Ofr.[12]). Zuerst fand sich nur mit Mühe ein geeigneter Posthalter, dann bereitete die Reichsstadt, die von jeher den Taxisposten abhold war, Schwierigkeiten durch ihre Weigerung, einen geeigneten Raum für die Posthalterei zur Verfügung zu stellen. Und als die Posthalterei wirklich eingerichtet werden konnte, da mußte sie nach kurzer Zeit infolge finanziellen Ruins des Posthalters Dr. Friedrich Thaddäus Stummvoll nach Leupoldstein verlegt werden[13]).

Auf dieser Strecke verkehrte ab 11. April 1826 die erste bayerische „Personenschnellpost"[14]).

§ 14

b) Der Postkurs Bayreuth—Kulmbach—Kronach.

Der vom Bayreuther Markgrafen im Jahre 1684 zwischen Bayreuth und Kulmbach eingerichteten Metzgerpost[1]) muß keine allzulange Dauer beschieden gewesen sein; denn schon 1695 begegnet uns eine ge-

---

[9]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 33/462; FZA Regensburg, Stationsakt Streitberg.
[10]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 38/586.
[11]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 36/549; 36/547; 30/410.
[12]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 24/336; FZA Rgsbg., Stationsakt Hiltpoltstein.
[13]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 24/338.
[14]) Verfügung der Inspektion fahrender Posten in Nürnberg vom 2. März 1826.
[1]) Siehe § 4.

wöhnliche Reitpost, auch unter markgräflicher Regie, auf dieser Strecke[2]). Dieser Post flossen durch den Fürsten von Bayreuth alljährlich 100 fl. zu. Außerdem stiftete der Markgraf alle zwei Jahre zwei neue Postillionsuniformen. Die Post wurde durch ein privilegiertes Privatunternehmen betrieben[3]). Seit dem Jahre 1711 verkehrte eine „Landkutsche" zwischen Bayreuth und Kulmbach[4]), deren Errichtung der Markgraf Christian Ernst in einem Schreiben vom 1. Juli 1711 dem Amtshauptmann Wolf Ernst von Künßberg mitteilte. Bei der Anlegung der Poststation Kulmbach, die im Einvernehmen zwischen dem Reichspostamt Nürnberg und dem Markgrafen (trotz Bayreuther Postregie über den Kurs selbst) erfolgte, machte Taxis dem Posthalter Vetterle zur Auflage „ohne unsern (des Generalpostmeisters) gnedigsten Willen undt Consens einige andere Post gegen Coburg noch sonsten nicht anzulegen, weder mit den Eger- oder böhmischen Posten anzubinden"[5]). Auf diese Weise suchte der Generalpostmeister eine weitere Ausdehnung jeder privaten oder landesherrlichen Post möglichst zu verhindern. Es gelang ihm sogar, den Postkurs Bayreuth — Kulmbach unter die eigene Regie zu bringen; denn nach Artikel 6) des Postvertrags von 1750/51[6]) verpflichtete sich der Markgraf von Bayreuth, diesen Kurs als Landespost aufzuheben. Ab 1. Januar 1751 wurde durch die Kaiserliche Reichspost eine fahrende Post auf dieser Straße bis Coburg durchgeführt.

In Kulmbach war bereits 1696 eine eigene Postanstalt, allerdings durch den Hof, angelegt worden, die die Verbindung der ehemaligen Residenz mit Bamberg, Würzburg und Coburg vermitteln sollte[7]). Am 6. April 1696 genehmigte Eugen Alexander von Taxis die Einrichtung unter der Voraussetzung, daß das private Botenwesen in Kulmbach aufgehoben würde[8]). Dem Fürsten von Taxis scheint auch eine gewisse Aufsicht über den Posthalter Vetterle eingeräumt worden zu sein, wie aus dem Akt hervorgeht[9]). Eine „Kaiserliche Reichsposthalterei" unter ausschließlicher Leitung des Generalats wurde erst am 1. Januar 1751 auf Grund des Postvertrags errichtet; sie wurde dem bisherigen Unternehmer der markgräflichen Landkutsche namens Graf übertragen.

Als im Jahre 1778 die markgräfliche Regierung den Postwagen die Pflicht zur Zahlung von Chausseegeldern auferlegen wollte, drohte

---

[2]) Rennert in Arch. für Postgesch. in Bayern, 1933 Heft 1, S. 24.
[3]) Vgl. FZA Rgsburg., Stationsakt Kulmbach.
[4]) Lippert a. a. O., S. 190|191: Handschriftl. Zusatz auf einem Bayreuther Postverzeichnis vom Jahre 1705.
[5]) FZA Regensburg, II. 38. 6.
[6]) FZA Regensburg, Posturkunden I. 17.
[7]) FZA Regensburg, II. 38. 6.
[8]) Staudenraus Robert, Entwicklungsgeschichte der Post im Bezirk Nürnberg, (1932), Abschn. XIX, Kulmbach.
[9]) FZA Regensburg, a. a. O.

der Fürst von Thurn und Taxis mit der Aufhebung des Postwagenkurses Bayreuth — Kulmbach. Der Markgraf parierte sogleich durch den Bescheid, er werde dann die Landespost wieder anlegen[10]), sodaß Taxis die Verbindung bestehen ließ.

§ 15

c) Die von Eger ausgehenden Postkurse durch Bayreuther Gebiet.

Die Postkurse von Coburg und Bayreuth nach Eger benützten eine uralte lebhafte Handelsstraße durch das Fichtelgebirge nach Böhmen. Ein „Kurtzer Bericht" des Postamts Eger aus dem Jahre 1697, betitelt: „Wenn der Röm:Kaiserl. Mayestet fahrende und reitende Ordinari-Posten alhier in Eger ankommen und abgehen"[1]) bringt eine urkundliche Nachricht aus jener Zeit über diese Postkurse. Hier ist von zwei reitenden Posten die Rede, deren eine nach Leipzig (über Hof), die andere über Gefrees nach Bayreuth und Nürnberg führte.

Eger ist schon 1706 als „Kayserliches Gränz-Postambt" bezeichnet und war ein Kreuzungspunkt des Postverkehrs zwischen Böhmen, Franken und Sachsen. Es wird berichtet, daß der dortige kaiserliche Reichspósthalter Widmann 1700 die im vorhergehenden Jahre vom Herzog von Sachsen-Coburg veranlaßte Landkutsche Coburg — Kulmbach — Gefrees — Weißenstadt — Eger einrichtete[2]). Um diese Jahre muß auch die Posthalterei Weißenstadt im Bayreuthischen angelegt worden sein, wie aus einem Gesuch des Posthalters Ruckdeschl vom Jahre 1804 hervorgeht, der darauf hinweist, daß die Posthalterei schon über 100 Jahre im Besitz seiner Familie sei[3]).

Der Bürgermeister und Rat der Stadt Wunsiedel, die etwas abseits von der Hauptpoststraße lag, suchte vergeblich 1730 eine Einbeziehung Wunsiedels in das Hauptpostnetz zu erreichen. Obwohl der Rat dem Reichspostamt Nürnberg nachwies, daß die Strecke Regensburg — Weiden durch die Verlegung über Wunsiedel um 14 Meilen kürzer würde, lehnte Nürnberg den Vorschlag ab[4]). Die Pferdewechsel-

---

[10]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München PA 12/86.
[1]) Scherzer K., Die Entwicklung der Post im Gebiete der sechs Ämter, Bamberg 1926, S. 8/9.
[2]) Scherzer, a. a. O. S. 9.
[3]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München. PA 35/501.
[4]) Scherzer a. a. O. S. 10.

station Thiersheim auf dem Kurs Gefrees — Eger wurde erst 1786 errichtet und dem Oberpostamt Nürnberg unterstellt[5]).

Die Wirren des Kriegsjahres 1805 brachten es mit sich, daß auf Drängen des preußischen Ministers für die fränkischen Gebiete Hardenberg eine Post von Eger nach Asch — Hof, bzw. nach Thiersheim — Wunsiedel — Bayreuth als Verbindungspost zwischen Prag und München eingeschaltet wurde, weil die Verbindung über Waldsassen unterbrochen war[6]), Hier in dieser Dreiländerecke überschnitten sich die Interessengebiete Coburgs, Bayreuths, Sachsens, Böhmens und nicht zuletzt eben der Taxis.

§ 16.

3. Das Postamt Bayreuth.

Mit der Errichtung eines Kaiserlichen Reichspostamts in Bayreuth suchte sich der Kaiser wie so oft eine wenn auch kleine Machtinsel in „fremdem" Gebiet — seit 1648 war ja das Reichsgefüge nur noch ganz locker — zu schaffen. Durch seinen Verbindungsmann, den Generalerbpostmeister, konnte er dies umso leichter erreichen, als er dadurch im Schatten einer gemeinnützigen Einrichtung ungestört politischen Zielen nachgehen konnte. So war das ungefähr gleichzeitig mit dem Reichspostkurs Nürnberg — Leipzig errichtete Postamt Bayreuth[6]) gleichzeitig eine kaiserliche Enklave im brandenburgischen Gebiet. Gar bald wurde es zu einem wichtigen Knotenpunkt der Postkurse nach Leipzig, Nürnberg, Coburg, Amberg, Regensburg und Eger.

Die bayreuthischen Herrscher hatten stets ein wachsames Auge auf diese landfremde Einrichtung, obwohl sie ihre Bedeutung für den Anschluß Bayreuths an das große Verkehrsnetz nicht verkannten. Aus diesem Grunde ließen auch die über ihre Landeshoheit so streng wachenden Markgrafen die Taxissche Post bestehen und einigermaßen frei gewähren. Freilich gab es oft genug große Meinungsverschiedenheiten, nicht zuletzt bei der Auswahl eines neuen Postmeisters. So befürwortete bei der Neubesetzung der Posthalterstelle Bayreuth im Jahre 1708 der Markgraf die Nachkommen des ihm als zuverlässig bekannten Posthalters Pertsch, während Fürst Eugen Alexander von Taxis den ihm genehmen Johann Anton Meyer auswählte und am 16. Oktober 1708 zum Postmeister ernannte. Der Streit endete damit,

---

5) Rennert in 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.' 1933/1, S. 25.

6) Die erste urkundliche Nachricht über einen 'Postverweser' in Bayreuth bringt ein Akt des Bay. Hauptstaatsarchivs München (PA 15|130), aus dem hervorgeht, daß am 27. Oktober 1699 der Kaiserl. Reichspostmeister Wolf Anton Oexle in Nürnberg dem Postverweser Pertsch in Bayreuth verbietet, eine „Ordinari-Landkutsche" von Bayreuth nach Regensburg über Schlicht bei Vilseck eigenmächtig anzulegen.

daß einerseits Meyer im Amte blieb und sich verpflichten mußte, der Witwe Pertsch alljährlich 50 fl. zu zahlen, andererseits der Markgraf die Befreiung von der Hälfte der ordentlichen Briefgebühr zugestanden erhielt[7]). Nun hatte Meyer aber bereits am 28. Juli 1708 die Verwaltung des markgräflichen Botenamts erhalten. Anscheinend hatte der Markgraf ursprünglich gefürchtet, daß Meyer als Kaiserlicher Reichspostmeister sich verleiten lassen könnte, die ihm durch sein markgräfliches Amt unter die Hände kommenden geheimen Nachrichten und Anordnungen des Bayreuther Hofes zu politischen Zwecken, z. B. zur Spionage für den Kaiser, zu mißbrauchen. Dieses Doppelamt brachte noch mehr Verwirrung in die bereits zwiefache Rechtsstellung eines Kaiserl. Reichsposthalters als markgräflicher Untertan und Kaiserlich-Taxisscher Hoheitsträger.

Am 30. Dezember 1748 — zwei Jahre vor dem Vertrag, der eine feste Portoablösung vorsah — beschwerte sich der Markgraf in einem Schreiben an das Postamt Bayreuth darüber, daß auf den halbjährlichen Portoabrechnungen des Postamts für den fürstlich-bayreuthischen Hof zuviel Briefporto auf markgräfliche Kosten angesetzt worden sei. Er wies das Postamt an, fürderhin nur von solchen Stellen Briefe und Pakete „franco" nach auswärts anzunehmen, die amtsbekannt behördlichen Briefwechsel zu führen hätten[8]). Zur endgültigen Regelung dieser Frage forderte der Markgraf im Jahre 1749 von der Kammer die Einsendung eines „Postregulativs". Die Kammer berichtete, es sei bisher nach einem Abkommen mit dem Oberpostamt Nürnberg vom Jahre 1702 verfahren worden. Diese Anforderung eines Gutachtens bildete den Auftakt zu den Verhandlungen, die zum Abschluß des Postvertrags von 1750/51 führten.

Der Bayreuther „Postdirektor" (Postmeister) von Meyern (1749—1763) gebrauchte für das Postamt Bayreuth die Bezeichnung „Kaiserliches Reichs- und Hochfürstlich Brandenburgisches Postamt". Als diese Bezeichnung vom Augsburger Oberpostmeister Johann Heinrich Haysdorff beanstandet wurde, führte von Meyern als Grund an, er habe sich dazu berechtigt gefühlt, weil er vor langer Zeit die markgräfliche Hofpost übernommen habe; künftig wolle er aber nur mit „Kaiserliches Reichspostamt" zeichnen[9]).

Nach dem Uebergang des Markgrafentums Bayreuth an Preußen im Jahre 1791 ließ Hardenberg, der preußische Minister für Franken, die Taxissche Post wohl bestehen, stellte die Poststationen jedoch unter

---

[7]) Archiv f. Postgesch. in Bayern, 1932, Heft 2, S. 124.
[8]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München PA 12|75.
[9]) Rennert in 'Archiv für Postgesch. in Bayern', 1932|2, S. 129.

preußische Landeshoheit[10]), ließ die Postämter auf das genaueste polizeilich überwachen und machte die Einführung jedweder Portoänderungen von seiner Zustimmung abhängig. Dazu verlangte er, daß vor Abgang jeder Post in der Kgl. Geheimkanzlei nach Briefen und Paketen nachgefragt werden müsse.

Die Besetzung Bayreuths durch französische Truppen 1806 ließ die Taxische Post hier endgültig verschwinden, aus dem „Kaiserlich. Reichspostamt" wurde ein „Kaiserl. Königl. Französ. Central-Postamt"; der ehemals Taxische Postmeister Georg Wolfgang Fischer (1763—1806) verweigerte als aufrechter Mann den Treueid auf Napoleon und überließ das Postamt seinem Sohn Joh. Christoph Friedrich, der auf den Korsen den Eid leistete. Das Taxische Postschild mußte einem neuen mit der französischen Bezeichnung Platz machen.

Durch den Uebergang an Bayern im Jahre 1810 wurde das Postamt Bayreuth auf kurze Zeit zum Oberpostamt erhoben[11]). Zum Leiter wurde der bisherige Oberpostmeister von Innsbruck, Anton Graf von Taufkirchen, ernannt. Am 1. Oktober 1814 wurde das Oberpostamt Bayreuth wieder zum Postamt erniedrigt. Die Bayreuth unterstandenen Postanstalten wurden wieder dem Oberpostamt Nürnberg zugeteilt[12]).

§ 17.

4. Das Grenzpostamt Hof/Saale.

Die regelmäßige Postverbindung Nürnberg — Bayreuth — Leipzig zu Ende des 17. Jahrhunderts brachte auch die Errichtung eines Postamts in Hof/Saale mit sich. Der Aufrichtung der Poststation gingen Verhandlungen zwischen dem kursächsischen Oberpostmeister Gottfried Egger und dem Nürnberger Oberpostmeister Johann Jakob Oexle voraus, die schließlich zur Gründung einer gemeinschaftlichen Kursächsisch-Kaiserlichen Reichspoststation unter fürstlich bayreuthischer Duldung[1]) führten. Als erster Postmeister wurde Johann Lorenz Langheinrich bestimmt, dessen Nachfolger 1701 Caspar Heinrich Naumann wurde, der infolge seiner Verdienste um das Postwesen am 14. Mai 1710 den Titel „Postkommissar" erhielt[2]).

Anläßlich der Einrichtung eines neuen Postwagenkurses München — Regensburg — Bayreuth — Hof begab sich der Taxische Postkommissar Heger am 20. September 1747 nach Hof, um mit dem dor-

---

10) Vgl. die Ausführungen in § 10.

11) Allerh. Entschl. v. 23. 10. 1810, Regg. bl. 1810, S. 1269.

12) Allerh. Entschl. v. 14. 9. 1814; Anordnung der kgl. bayer. Generalpostdir. v. 17. 9. 1814.

1) Hof lag im markgräflich-bayreuthischen Gebiet.

2) Rennert in „Arch. f. Postgesch. i. Bay.", 1934/2, S. 114.

tigen Postmeister Wirth über die Einbeziehung des Postamts Hof in den neuen Kurs zu verhandeln[3]).

Im Laufe des 18. Jahrhunderts traten immer wieder Meinungsverschiedenheiten zwischen Taxis und Kursachsen zutage, besonders bei Besetzung der Postmeisterstellen, sodaß ab 1765 das gemeinschaftliche Postamt Hof in ein Kais. Reichspostamt und ein Kurf. Sächs. Grenzpostamt aufgeteilt wurde[4]). Am 15. Februar 1765 wurde Gottlob Joachim Wirth zum Kaiserl. Reichspostmeister in Hof ernannt. Trotz hoheitlicher Trennung beider Postämter befanden sich die Diensträume längere Zeit im gleichen Hause. Dort waren bis 1765 drei Postschilde angebracht mit den Wappen Kursachsens, der Taxisschen Reichspost und Bayreuths. Mit dem sächsischen Postmeister Ephraim Wächter gab es ständigen Streit, dabei spielte auch die Frage der Hoheitszeichen am Posthaus mit. Schließlich mußte das Oberpostamt Nürnberg eingreifen. Erst 1786 konnte Wächter das kursächsische Postschild an seinem eigenen Haus (dem Gasthof zum Brandenburger Haus) anbringen, in das er 1783 das sächsische Postamt verlegt hatte[5]).

Wächter hatte insofern einen sehr schweren Stand, als Kursachsen stets eine Wiedervereinigung der beiden Postämter, wohl aus finanziellen Gründen, befürwortete[6]). Seine sämtlichen Gesuche um Genehmigung eines eigenen Poststalls wurden von der kurfürstlich sächsischen Regierung abgelehnt. Auch auf seiten des Oberpostamts Nürnberg stand man dem Plane der Wiedervereinigung nicht ablehnend gegenüber: ein Schreiben des Oberpostamts Nürnberg vom 27. Oktober 1797 fand günstige Aufnahme in Leipzig. Schließlich kam im Juli 1799 ein Abkommen zwischen dem Oberpostamt Nürnberg und dem sächsischen Oberpostamt Leipzig zustande[7]): Die beiden Postämter in Hof wurden wieder vereinigt und gemeinsamer Verwaltung unterstellt; es sollte ein sächsischer Postbeamter (außer dem übernommenen Personal) mehr angestellt werden, dafür aber das sächsische Postschild abgenommen werden. Außerdem hatte der Kaiserl. Reichspostmeister in Hof dem sächsischen Oberpostamt Leipzig vierteljährlich Rechnung zu legen und 200 Taler Kaution in Leipzig zu hinterlegen. Der Postkurs ging von Hof ab nach Sachsen endgültig in sächsische Verwaltung über, der sächsische Posthalter von Gefell und von Plauen hatte für die Durchführung des Kurses Sorge zu tragen. Es wurde ein „Ex-

3) Bayer. Hauptstaatsarchiv München PA 36|546
4) Rennert a. a. O. S. 120
5) Rennert a. a. O., S. 118
6) so z. B. ein kurf. sächs. Dekret vom 11. 8. 1797; vgl. FZA Regensburg, VIII. 7, Nr. 8 ff.: 1790|91 Differenzien wegen des sächsischen Postamts Hof.
7) FZA Regensburg, VIII. 7, Nr. 9: Rezeß in Betreff der Kombinationsstation Hof 1799.

peditionssiegel nach Chursachsen" mit der neutralen Bezeichnung „Hof" vereinbart; daneben hatte der Kaiserliche Reichspostmeister in Hof lediglich seine Namensunterschrift ohne Beifügung zu setzen. Kleinliche Aeußerlichkeiten, die nur irgendwelchen Schluß auf hoheitliche Funktionen ziehen ließen, spielten in jener Zeit eine Rolle, wie gerade dieser Vergleich deutlich erkennen läßt. Es war hier nicht anders, als daß die Kaiserliche Reichspost die ganze Oberaufsicht und finanzielle Kontrolle der kursächsischen Post überließ, nur um das sächsische Postschild vom Posthaus fernzuhalten, da das alleinige Hoheitszeichen der Kaiserlichen-Taxisschen Reichspost nach außen hin den Anschein einer unter rein Taxisscher Verwaltung stehenden Dienststelle gab.

Der Reichspostmeister Wirth mußte bei der Uebernahme des gemeinschaftlichen Postamts am 1. Oktober 1799 die in dem Rezeß vom Reichspostgeneralate übernommenen Verpflichtungen schriftlich anerkennen.

Es ist nur eigentümlich, daß bei diesen Verhandlungen in keiner Weise die preußischen Hoheitsträger[8]) beteiligt wurden.

Bei ihrem Einzug in Hof 1807 beseitigten die Franzosen sofort die Taxissche Post und errichteten ein „Kais. Kgl. Franz. — Kgl. Sächs. Postamt[9]). Am 3. Mai 1807 gab Wirth, der in französische Dienste übergetreten war, dem Oberpostamt Leipzig seine Ernennung als Postmeister von Hof durch die französische Regierung bekannt. Daraufhin wurde am 14. Mai 1807 durch ein Dekret des Oberpostamts Leipzig Wirth auch als Kgl. sächsischer Postmeister von Hof unter den bisherigen Bedingungen bestätigt[10]).

Durch den Uebergang des Bayreuther Gebiets an Bayern im Jahre 1810 war Bayern Grenznachbar Sachsens geworden. Die Posthoheit hatte der Fürst von Thurn und Taxis schon 1808 endgültig an den bayerischen König abgetreten. Die durch die Taxissche Post abgeschlossenen Verträge waren durch den vollständigen Uebergang des Postregals auf Bayern unbrauchbar, da sich Bayern auf keine hoheitlichen Zugeständnisse einlassen konnte. Deshalb fanden gar bald Verhandlungen mit der kgl. sächsischen Oberpostbehörde zur Regelung der Postbeziehungen statt, die Ende 1810 zu einem Vertrag führten, der am 1. März 1811 in Kraft trat[11]). In Punkt 4) dieses Abkommens ist das Postamt Hof als „Taxgrenzpunkt" für die Postsendungen von und nach Sachsen ausersehen. Als Entschädigung für den bayerischen

---

8) Hof war seit 1791 preußisch.
9) Sachsen, von Napoleons Gnaden seit 1806 Königreich, war Bundesgenosse Frankreichs. Eine Vereinbarung zwischen beiden Staaten bzgl. der Post war deshalb nicht schwierig.
10) Rennert a. a. O., S. 122.
11) Brunner a. a. O., S. 156

Portoausfall Hof — Gefell — Grenze verpflichtete sich Sachsen in Artikel 5) zu einer jährlichen Zahlung von 600 Talern Entschädigung.

§ 18

5. Lehenrößlerei und Botenwesen in den bayreuthischen Landen.

In der Zeit vor Einführung der Taxispost in Bayreuth besorgten private Boten oder die durchreisenden Nürnberger Boten die Nachrichtenübermittlung. Rennert berichtet[1]), daß die Bayreuther Kirchenbücher bereits um 1560 einzelnen Boten ausdrücklich nennen. Der markgräfliche Hof begünstigte die im Lande ansässigen Boten, da diese vielfach den ganzen fürstlichen und behördlichen Briefverkehr, auch nach Einführung der Taxispost, besonders zwischen Kulmbach und Bayreuth, den beiden Residenzen, mitbesorgten, zum Teil sogar ausschließlich vermittelten. Markgraf Christian Ernst errichtete 1684 eine eigene Metzgerpost zwischen diesen beiden Orten[2]). Ab 1695 vermittelte eine private Landkutsche unter fürstlicher Privilegierung den amtlichen und privaten Briefverkehr sowie die Personenbeförderung zwischen Kulmbach und Bayreuth[3]).

Am 28. Juli 1708 war der spätere Postmeister Johann Anton Meyer mit der Führung des markgräflichen Botenamts beauftragt worden. Ueber die Aufgaben des Botenmeisters gibt eine alte Bayreuther Gesetzes- und Verordnungssammlung aus den Jahren 1746/48, das Corpus Constitutionum Brandenburgico-Culmbaciensium, in verschiedentlichen Bestimmungen Auskunft. So mußte der Botenmeister die von den Regierungskollegien an die Parteien und Aemter gerichteten Postsachen schnellstens besorgen und die von auswärts kommenden Schreiben und Berichte ebenso schnell zur Kanzlei gelangen lassen[4]). An Posttagen hatte er sich selbst auf der Regierungskanzlei aufzuhalten, um die Postsachen und ihre Beförderung durch die Boten zu überwachen[5]). Auch hatte der Botenmeister (im Corpus des öfteren auch „Postmeister" genannt) ein Manual über alle durch seine Hände gehenden Dekrete und Reskripte zu führen[6]). Nach einer „Erneuerten Regierungskanzleiordnung" (§ 15) mußte er ferner die ankommenden Schriften dem Regierungspräsidenten unter Beachtung verschiedener

---

[1]) Rennert in „Arch. f. Postgesch. i. Bay.", 1933/1, S. 20

[2]) Lippert a. a. O., S. 186/187.

[3]) Rennert a. a. O. S. 24.

[4]) Corp. Const. Br. C., II. Teil, 1. Bd. Caput III, Sectio I, Num. 1, Titel XII.

[5]) a. a. O., II. Teil, 1. Bd., C VI, S II, N I, T. III § 17.

[6]) a. a. O., II. Teil, 1. Bd., C III, S I N IIII.

Formalitäten zustellen[7]). Dabei hatte der Botenmeister keine privilegierte Stellung[8]). — Die Entlohnung der Boten geschah nach einer besonderen Taxordnung. Der Bote, der seine Dienste versagte, wurde mit Gefängnis bestraft, im Wiederholungsfalle wurde er des Orts verwiesen.

Allmählich setzte sich immer mehr die „Landkutsche“ durch, die der Taxisschen Post wie überall starken Eintrag tat. In Bayreuth gab es um 1710 bereits vier Landkutschen, und zwar nach Nürnberg, Erlangen, Hof und Wunsiedel. So erhielt der nach Erlangen fahrende Landkutscher Johann Ott am 29. November 1735 von Markgraf Friedrich seine Bestallung und wurde von Weg- und Pflasterzoll, sowie von Einquartierung befreit. Dafür mußte er Pakete und Briefe für die markgräfliche Regierung frei befördern[9]).

Die Errichtung einer Landkutsche von Bayreuth nach Regensburg im Jahre 1706 war am Widerstand der Amberger Regierung gescheitert, die die Durchfahrt durch oberpfälzisches Gebiet nicht gestattete[10]), da die kurfürstlich bayerische Regierung in gutem Einvernehmen mit dem Reichspostgeneralat stand.

Eine völlig neue Zeit für das private Botenwesen war mit dem Abschluß des Postvertrages 1750/51 zwischen Bayreuth und Taxis angebrochen. Der Artikel 16)[11]) dieses Abkommens besagt nämlich, daß die bisherigen reitenden und fahrenden Boten nach Regensburg, Nürnberg, Erlangen mit Ausnahme der reinen Amtsboten „aufgehoben und Unterschleife verfolgt“ werden sollten. Am 4. Januar 1751 wurde durch markgräfliche Verordnung alles private Briefsammeln und Annehmen kleiner Pakete bis zu sechs Pfund verboten. Das Mitführen größerer Pakete wurde den Landkutschern nur auf Ansuchen hin eingeräumt[12]). Trotzdem muß sowohl von Bayreuth als auch vom Generalat nicht energisch genug gegen das private Botenwesen und die Lehenrößlerei durchgegriffen worden sein, sonst hätte der Bamberger Postmeister Georg Franz von Haysdorff nicht am 13. 1. 1752 an den Fürsten von Taxis berichten können, daß das Botenwesen „aus schuld des von Mayern über hand nehme“ und es notwendig sei, „beim dortigen Hof Klage zu führen“[13]). Es gab eben „patentierte“ Boten, die unter besonderem Schutz des Markgrafen standen, weil sie Regierungs-

[7]) a. a. O., II. Teil, 1. Bd., C VI, S II, N I T. III, § 15.
[8]) a. a. O., II. Teil, 1. Bd., C III, S VII, N. XVII.
[9]) Renert a. a. O., S. 20
[10]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12/71.
[11]) FZA Regensburg, Posturkunden I. 17.
[12]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 7|112.
[13]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 48,962.

sachen unentgeltlich beförderten, und „unerlaubte" Boten, außer den gewöhnlichen Amtsboten.

Der „Nebenrezeß" des Jahres 1764[14]) schuf angesichts der erheblichen Mißstände scharfe Bestimmungen gegen das „Botenunwesen": in Artikel 4) wurde bei Zuchthausstrafe die Briefbeförderung durch die Landkutscher und das unberechtigte Tragen der gelben Postuniformen verboten. Ferner wurde die gänzliche Abschaffung aller privaten Boten und Bötinnen verfügt; dazu wurde die Visitation der Landkutscher (die nur größere Pakete führen durften), eingeführt. Das Ministerium in Bayreuth erließ in Vollziehung des Nebenabkommens am 16. April 1765 eine Verfügung über „die Abstellung des Briefsammelns von den Bothen"[15]).

Am 16. September 1789 zeigte der Nürnberger Oberpostamtsverwalter Oehl dem Fürsten von Taxis „die durch Entstehung eines neuen Fuhrmanns von Bayreuth nach Culmbach für die Reichs Posten zu befürchtende nachtheilige Folgen und Beeinträchtigung" an[16]). Zugleich macht Oehl Vorschläge, wie man diesem Lohnkutscher das Handwerk legen könnte. Am 23. September 1785 muß aber der Bayreuther Postmeister Fischer dem Oberpostamt Nürnberg berichten, daß dieser Lehenrößler Johann Küfer „sein Vorhaben, wöchentlich einmal nach Culmbach fahren zu dürfen, doch noch durchgesetzt" habe. Er legt seinem Bericht die Nummer 109 der „Bayreuther Zeitung" vom 10. September 1785 bei, in der Küfer seine Fahrten öffentlich bekanntmacht. Ein späteres Bestallungsdekret für Küfer vom 1. 12. 1795 ist von Hardenberg selbst genehmigt[17]). Das Generalat konnte also nichts dagegen ausrichten.

In die Bestallungsgenehmigung[18]) für den nach Nürnberg fahrenden Landkutscher Johann Sebastian Ott wurde von seiten der preußischen Regierung, die sich damals (1791—1795) noch ernstlich mit dem Gedanken der Aufhebung der Taxisschen Posten in Bayreuth trug, die Bestimmung aufgenommen: „. . . und wenn in der Folge eine Abänderung mit den taxischen Posten getroffen werden würde, dörfe dieser seinem Engagement gemäß nie eine Art Entschädigung fordern".

Am 16. Januar 1802 berichtete der Taxissche Archivrat Schragmüller an die Generalpostdirektion in Regensburg, daß in der Nummer 1 der „Bayreuther Intelligenzzeitung" vom Jahre 1802 ein gewisser Johann Kolb in Bayreuth ein „großes und kleines Güterfuhrwerk von da über Amberg nach Regensburg" ankündigte. Schrag-

14) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12|81.
15) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12|71.
16) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 12|77.
17) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 7|114.
18) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

müller schrieb dazu: „Meines Erachtens ist dieser Wagen, wenn er auch nicht an bestimmten Tagen geht, und keine Passagiere mitführet, .. ein wahrer Both, wodurch das vor ungefähr 10 Jahren errichtete (Taxissche) Influenzpostwägelchen zwischen Bayreuth und Amberg ganz zernichtet wird. Die Anlegung neuer Bothen ist gegen die Bayreuther Convention vom Jahre 1750, art. 16. und der Transitur gegen den mit Kurpfalz als Herzog von Bayern geschlossenen Vertrag vom Jahre 1784, art. 7.“[19])

Im Jahre 1803 verfügte die kgl. preußische Kriegs- und Domänenkammer für Bayreuth gemäß einer Vereinbarung mit den Taxisposten eine Beschränkung der in den fränkischen Fürstentümern bestehenden „Bothen-Anstalten“[20]). Der Postmeister Fischer von Bayreuth schlug zu diesem Zwecke öftere Visitationen vor.

Beim Uebergang Bayreuths an Bayern 1810 berichtete Fischer an die „kgl. bayr. hochl. Besiznahms Comißion der Posten“, daß er über Botenwesen wenig postalische Akten vorlegen könne, „weil es früher bei Verordnungen und Drohungen geblieben ist, sooft auch um Abstellung des .. ungeheuren Unfugs und Mißbrauchs der nicht patentierten Bothen gebeten wurde“[21]). Die bayerische Postbehörde machte mit dem privaten Botenwesen kein langes Federlesen, stand ihr doch die ganze Staatsmacht zur Seite, die der Taxisschen Post vollständig gefehlt hatte: Am 23. September 1810 erging an die Hofkommission zu Bayreuth eine ministerielle Anordnung[22]), die Polizei- und Landgerichtsbehörden anzuweisen, die Verordnungen über das Botenwesen vom 15. Juli 1808[23]), vom 20. November 1808[24]) und vom 18. Dezember 1809[25]) allen Boten, Fur- und Schiffsleuten bekanntzugeben. Am 31. Oktober 1810 teilte die bayer. Generalpostdirektion nach Bayreuth mit, daß diese Verordnungen dort am 1. Dezember 1810 in Wirksamkeit treten sollten[26]). Ueber die Mitteilungen der Verordnungen an die einzelnen Boten und Fuhrleute sind noch die Protokolle der Behörden erhalten[27]). Diese Verordnungen machten die Ausübung des privaten Botengewerbes so gut wie unmöglich, die Amtsboten bedurften einer eigenen königlichen Bestätigungsurkunde, der bayerische Staat führte streng das Postregal durch.

Der langjährige Amtsbote von Kulmbach nach Hof, Jakob Die-

---

19) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA. 7|112, Bl. 33.
20) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O., Bl. 43.
21) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 7|114, Bl. 11.
22) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O., Bl. 18.
23) Regierungsblatt 1808, S. 1537, 1538.
24) Regierungsblatt 1808, S. 2674.
25) Regierungsblatt 1809, S. 1964.
26) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 7|114, Bl. 32.
27) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O., Bl. 38 ff.

tel, richtete am 22. 11. 1810 an die bayer. Oberpost-Direktion in München ein Gesuch um Beibehaltung dieser Stelle, „weil ihm bedeutet worden sei, daß das Botengehen innerhalb von vier Wochen aufhören müßte"[28]. Er legte seinem Gesuch eine Abschrift der Bestätigung durch die preußische obergebirgische Kriegs- und Domänenkammer vom 9. August 1799 bei. Die Generalpostdirektion forderte einen gutachtlichen Bericht des Generalkommissariats Bayreuth an, der zugunsten Dietel ausfiel. Am 9. April 1813 wurde ihm die Legitimationsurkunde durch die Generalpostdirektion ausgestellt; dabei wurde auf die Botenordnung vom 10. November 1812 hingewiesen. Diese Urkunde ging an das Landgericht Kulmbach mit dem Ersuchen, sie dem Dietel auszuhändigen. Dietel war einer der wenigen Boten, die diese Legitimationsurkunde erhielten, die die bayerische Postdirektion sehr sparsam ausstellte, um der Staatspost möglichst wenig Eintrag zu tun.

[28]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 57|181.

II. Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im ehemaligen Hochstift Bamberg und im übrigen oberfränkischen Gebiet, besonders auch in den Coburgischen Landen.

§ 19

1. Entstehung des Postkurses Nürnberg — Bamberg — (Hamburg).

Das heutige Oberfranken war früher in drei Herrschaftsgebiete aufgeteilt: der östliche Teil gehörte zum Markgrafentum Kulmbach—Bayreuth, der weitaus größte Teil war Gebiet des Hochstifts Bamberg, die nördliche Ecke bildete das Herzogtum Sachsen—Coburg.

Es ist verständlich, daß bald nach Einführung der Taxisschen Posten in Deutschland und der Errichtung des Postkurses Nürnberg — Prag 1615[1]) auch das Bedürfnis zu einer geraden Verbindung zwischen Nürnberg und Hamburg wach wurde. Durch die Errichtung des Postkurses Köln — Frankfurt — Nürnberg — Prag war eine Verbindung wohl hergestellt worden, die aber den Umweg über Köln und Frankfurt einschlagen mußte. Der dreißigjährige Krieg setzte der schnellen Verwirklichung des neuen Planes ein Hindernis entgegen. Der Krieg war aber kaum zu Ende, als der damalige Generalerbpostmeister Lamoral Claudius Franz von Taxis auf Veranlassung des Kaisers tatkräftig die Errichtung der direkten Postverbindung Nürnberg — Hamburg in die Hand nahm. Dem Kaiser war es um eine schnelle Verbindung zwischen dem kaiserlichen und dänischen Hof, sowie Niedersachsen zu tun. Doch setzten sich der raschen Ingangsetzung des Postenlaufs noch mancherlei Schwierigkeiten, wie der noch nicht ganz beendete Krieg, mangelndes Entgegenkommen von Fürsten und der Reichsstadt Nürnberg, entgegen. Das genaue Entstehungsjahr des Kurses ist nicht

[1]) Siehe § 23.

ganz sicher, Staudenraus[2]) nimmt das Jahr 1653 an, Schragmüller gibt in seinem Bericht vom 13. November 1798[3]) das Jahr 1650 an. Staudenraus begründet seine Ansicht mit einer Nachricht aus den Postakten des „Staatsarchivs Nürnberg[4]): Der protestantische Rat der freien Reichsstadt war von vornherein der den kaiserlichen und damit katholischen Belangen dienenden Reichspost nicht gewogen. Die Einrichtung eines Kaiserlichen Reichspostamts in Nürnberg 1615 war mit großen Schwierigkeiten verbunden, da der Rat keinen Staat im Staate dulden wollte. Ein Kaiserliches Reichspostamt war aber gerade während des 30=jährigen Krieges Sammelpunkt aller versteckten und offenen Anhänger der katholischen Liga. Die Nürnberger „Ordinaristadtboten" die den Postverkehr nach Hamburg bisher vermittelt hatten, sahen sich ganz besonders durch die geplante Einrichtung des Postenlaufs nach Hamburg in ihrem Lebenserwerb bedroht und richteten eine Beschwerde an den Rat, der von den „Marktvorgehern", einer Art Gewerbepolizei, ein Gutachten anforderte. Inzwischen erhielt der Rat am 23. April 1651 die für ihn angenehme Nachricht, daß der mit der Errichtung des Postkurses betraute Beamte des Kais. Reichspostamts Nürnberg, Michael König, noch nichts zu Wege gebracht habe, sodaß der Rat seinerzeit in der Beschwerdesache auch nichts zu unternehmen brauchte. Anfang Juni 1651 kam der Erfurter Postmeister Breitenbach selbst nach Nürnberg, um den Kurs auf dem Zwischenstück Nürnberg — Erfurt in Gang zu bringen. Sofort erneuerten die Ordinariboten ihre Beschwerde beim Rat. Doch dieser wagte es nicht, so kurz nach Kriegsende dem Kaiser erneut in den Rücken zu fallen und wies die Beschwerde ab; er blieb sogar untätig, als die Marktvorgeher am 3. Oktober 1653 anzeigten, daß der Postkurs in Betrieb genommen worden sei und der Nürnberger Postmeister aus Konkurrenzgründen die städtischen Ordinariboten abschaffen wolle.

Man kann also mit Recht der Ansicht von Staudenraus über das Entstehungsjahr 1653 folgen. Daß sich die Verhandlungen über die Errichtung des Postkurses sechs Jahre hinzogen, lag nicht zuletzt am Herzog von Coburg, durch dessen Gebiet die neue Poststraße führen sollte. Friedrich Wilhelm II. von Coburg=Saalfeld sah in der Errichtung der Kaiserl. Reichspost nicht nur einen Eingriff in seine Landeshoheit, sondern auch eine Gefahr für die evangelische Sache[5]). Darum mußte erst eine ruhigere Zeit nach den Kriegswirren kommen, ehe der Kurs durch die zwei früher verschiedenen Lagern angehörenden Lande Bam=

---

[2]) Staudenraus Robert, Entwicklungsgeschichte der Post im Bezirk Nürnberg Abschn. VI, 1, Postkurse auf den Landstraßen, Nürnberg — Hamburg.

[3]) FZA Regensburg, Postakten V. 4. 1.

[4]) Staatsarchiv Nürnberg Differentialakten (Rep. 4), „Hamburger Botenakten" Bd. 637/Nr. 8.

[5]) Vgl. auch 'Arch. für Postgeschichte in Bayern', 1927/1; S. 21.

berg und Coburg in Gang gesetzt werden konnte. Dazu kam die Anwesenheit schwedischer Truppen in den ganzen letzten Jahren des Kriegs im Bambergischen[6]), die den Fürstbischof 1647 veranlaßte, dem Grafen von Taxis von einer baldigen Errichtung des Kurses abzuraten[7]), obwohl er selbst ohne weiteres als katholischer Fürst und Anhänger des Kaisers den Anweisungen seines kaiserlichen Herrn, „der Post allen Vorschub zu leisten", nachgekommen wäre. So dauerte es eben noch sechs Jahre bis zur Verwirklichung des Plans.

Der neue Kurs, der ein Zwischenstück in der großen Strecke Hamburg — Wien[8]) war, berührte von Nürnberg aus folgende Orte, in denen Posthaltereien angelegt wurden: Erlangen, Altendorf, Bamberg. Von da führte er ein Stück durch das Baunachtal nach Ermershausen — Milz — Meiningen — Erfurt usw.

Altendorf wird als Posthalterei zum erstenmal im Jahre 1706 bezeugt[9]). Die schlechten Straßenverhältnisse gaben Anlaß, die Posthalterei am 1. Oktober 1782 nach Forchheim zu verlegen[10]).

Ueber Forchheim wurde lange Zeit vorher, mitten im 30=jährigen Krieg, vorübergehend der Postkurs Nürnberg — Frankfurt/Main geleitet, als die ordentliche Poststraße (über Burgfarrnbach) durch durchziehende Truppen gesperrt war. Ein urkundlicher Beleg dafür findet sich in einem Ratsverlaß der Reichsstadt Nürnberg vom 9. Oktober 1633, der Kunde davon gibt, „daß die gestern nacher franckfurth abgeloffene Post von dem Vorchheimischen Kriegs Volkh uffgefangen" wurde[11]).

§ 20

2. Das Postamt Bamberg.

Der Errichtung eines Postamts in der fürstbischöflichen Residenzstadt Bamberg ging ein Schreiben des Generalpostmeisters Lamoral Claudius Franz von Taxis an den Bischof Otto Melchior vom 23. März 1647 voraus, in dem er den Wunsch des Kaisers zu einer schnellen Verbindung zwischen Süd= und Norddeutschland zum Ausdruck brachte. Er machte von seiner Absicht, einen Postkurs Nürnberg — Hamburg anzulegen, Mitteilung und bat um den fürstbischöflichen Schutz, da der Kurs auch mitten durch Bamberger Gebiet führen solle. Der Fürstbischof bereitete als Anhänger der kaiserlichen Sache wohl keinerlei

---

6) FZA Regensburg, II. 56. 3.
7) FZA Regensburg, II. 56. 3.
8) Vgl. 'Archiv für Post und Telegraphie', 1913, Heft 8, S. 253.
9) Aufstellung des Kais. Oberpostamts Nürnberg, Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 9/38.
10) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 34/484.
11) Staatsarchiv Nürnberg, Ratsverlässe 1633, Heft 6, Blatt 103 (Rückseite).

Schwierigkeiten, versprach auch in seiner Antwort sein Möglichstes zu tun, wies aber zugleich darauf hin, daß infolge der Anwesenheit schwedischer Truppen in seinem Gebiet die Anlegung der Post zur Zeit nicht ratsam sei[1]). Tatsächlich ließ sich Taxis bewegen, mit der Anlage noch etwas zuzuwarten. Durch Vermittlung des Frankfurter Postmeisters Hößwinkel fand sich inzwischen ein geeigneter Mann, „ein guter Katholik" (wie Taxis ausdrücklich wünschte), der für die Uebernahme des geplanten Postamts Bamberg geeignet erschien. Dieser Bewerber, namens Grieß, trat aber unterdessen in fürstbischöfliche Dienste; ein zweiter Bewerber mit Namen Grathwohl aus Nürnberg wurde von Taxis abgelehnt[2]), da er sich gegen den Nürnberger Reichspostmeister unbotmäßig gezeigt hatte. Der dritte Anwärter, ein Hamburger Kaufmann namens Bernhard Hering, war als „guter Katholik" politisch als Reichspostmeister für Bamberg wohl geeignet, konnte aber sein Amt vorerst gar nicht antreten, da die politische Lage eine Errichtung des Postkurses immer noch nicht zuließ. Inzwischen, am 11. Mai 1648 hatte sich der Fürstbischof endgültig bereit erklärt, den Durchgang der Kaiserlichen Reichspost durch sein Gebiet zu gestatten und die Posthalter in ihren Freiheiten nicht zu hindern, sondern zu beschützen[3]). Damit hatte der Bamberger Fürstbischof das Postregal des Kaisers für sein Gebiet auch formell anerkannt. Es dauerte allerdings noch einige Jahre, bis der Kurs über Bamberg in Gang kam[4]). Als erster Postmeister im Amt wird Wolfgang Albert Pfister genannt. Von Hering ist in den Urkunden nicht mehr die Rede, er wird wohl nicht bis 165[illegible] haben zuwarten können.

Einer der bekanntesten Postmeister Bambergs war Georg Franz von Haysdorff, der am 5. Dezember 1739 in die Hand des Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis den Treueid ablegte. Haysdorff war nicht nur Reichspostmeister, sondern in erster Linie als gewandter Diplomat der ständige Beauftragte des Generalerbpostmeisters in politischen Angelegenheiten. Haysdorffs Tätigkeit in der Residenz des Bamberger Fürstbischofs war nicht einfach, obwohl der fürstbischöfliche Hof an sich im 18. Jahrhundert keine antikaiserliche Politik betrieb. Aber gerade im Zeitalter des Absolutismus, in dem der Territorialherr eifersüchtig über jedes seiner Hoheitsrechte wachte, war die Stellung eines Vertreters des Generalpostmeisters, der doch das auch vom Landesherrn beanspruchte Posthoheitsrecht verwaltete, denkbar schwierig. Aber Haysdorff zeigte sich sehr geschickt und wurde von Taxis des öfteren mit schwierigen Missionen an anderen Fürsten

1) FZA Regensburg, II. 56. 3.
2) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 17/178.
3) FZA Regensburg, II. 56. 3.
4) Siehe § 19.

höfen betraut. Unter seiner tatkräftigen Leitung des Postamts Bamberg wurden drei neue Postkurse eingerichtet: 1744 von Bamberg nach Schweinfurt, 1745 von Bamberg nach Bayreuth, 1749 von Bamberg nach Kronach; im Jahre 1752 wurde der Reitkurs nach Schweinfurt zum Postwagenkurs erweitert.

In dem Bamberger Fürstbischof Philipp Anton von Frankenstein (1746—1753) fand Haysdorff einen warmen Befürworter seiner Pläne. Dieser Fürst war besonders auf gute Straßenverhältnisse bedacht, die Vorbedingung für einen geregelten Postverkehr sind. So richtete er am 8. Januar 1749 ein Schreiben an Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, in dem er versprach, alles zur Verbesserung der Wegverhältnisse in die Wege zu leiten[5]).

Am 20. Juli 1762 starb Georg Franz von Haysdorff, nachdem er vorher noch die Besetzung des Bamberger Postamts durch friderizianische Truppen 1758, im Verlauf des siebenjährigen Krieges, erleben mußte. Sein Nachfolger wurde Georg Friedrich von Haysdorff[6]), dessen Sohn Heinrich Jakob 1798 Postmeister von Bamberg wurde.

Die Taxissche Politik gegenüber den Landesherrn war in jener Zeit darauf gerichtet, möglichst wenige Reibungsflächen zu schaffen. Das Bestreben des Reichspostgeneralats, Frieden zu halten, war so ausgeprägt, daß oft genug ein widerspruchsloses Nachgeben gegenüber landesherrlichen Anordnungen, die polizeiliche Maßnahmen in Postangelegenheiten betrafen, in Kauf genommen wurde. Für die Bamberger Verhältnisse soll dies folgendes Beispiel erhellen:

Am 24. Dezember 1786 richtete der Nürnberger Oberpostmeister Polykarp von Lilien an den Fürsten von Thurn und Taxis ein Schreiben[7]), in dem er mitteilte, die fürstbischöfliche Regierung in Bamberg habe sämtliche „Lotto-Comptoirs“ (Lotterieeinnahmen) im bambergischen Gebiet aufgehoben und das Lotteriespiel unter schwerer Strafandrohung verboten. Lilien meint nun, es sei möglich, daß die Bamberger Polizei den Postämtern Anweisung geben könnte, Briefe an auswärtige Lottos nicht zu befördern. Er brachte vorsorglich seine Bedenken gegen die Hinnahme einer solchen Auflage zum Ausdruck, die einen Eingriff eines Reichsstandes in das Reichspostwesen und in die Brieffreiheit bedeuten würde. Trotz dieser Bedenken des Nürnberger Oberpostmeisters ordnete der Fürst von Thurn und Taxis am 6. Januar 1787 an, daß „die Posterpeditions in dem Lande (Bamberg) der heilsamen Absicht des Landesherrn entgegengehen und die Annahme

---

5) Staatsarchiv Bamberg, Regierungsprotokolle, Bd. 39, Pr. 38.
6) 8. 8. 1762, FZA Regensburg, Stationsakt Bamberg 1741 — 1810.
7) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 1/26.

solcher Briefe ... verweigern" sollten. Es solle sogar ein eigener An schlag darüber am Reichspostamt Bamberg gemacht werden.

Durch den Reichsdeputationshauptschluß kam das Fürstbis tum Bamberg am 25. Februar 1803 an Bayern. Die Uebernahme de Verwaltung der Taxisposten im gesamtbayerischen Gebiet im Jah 1805/06 und der Uebergang der gesamten Postregie auf Bayern tr daher in gleicher Weise auch das neuerworbene Bamberger Gebie Das vom Fürsten von Thurn und Taxis kurz zuvor noch unter eigene Regie eingerichtete Oberpostamt Bamberg mußte auf bayerische Ve anlassung hin wieder aufgehoben werden[8]). Durch das Organisations reskript vom 21. Juni 1808[9]) wurde das Postamt Bamberg dem Ober postamt Nürnberg unterstellt.

§ 21

3. Die übrigen Bamberger Gebiet berührenden Postkursi

a) Bamberg — Würzburg.

Das Kaiserliche Reichspostamt Bamberg wurde im Laufe de 18. Jahrhunderts, der Blütezeit der Taxisschen Posten, Schnittpun mehrerer Postlinien. Bereits in den letzten Jahren des 17. Jahrhun derts war der Postkurs Bamberg — Würzburg entstanden: Am 4. Ja nuar 1696 richtete der Schutzherr der Kaiserlichen Reichspost, Fürst bischof Lothar Franz von Schönborn von Mainz und Würzburg—Bam berg, ein Schreiben an den Generalpostmeister, in dem er ihn ersucht einen beschleunigten Postenlauf zwischen den bischöflichen Residenze Mainz — Würzburg — Bamberg anzulegen[1]). Nach neun Tagen be reits erteilte Taxis seine Zustimmung zu dem Plan. Er beauftragt den Postverwalter von Würzburg, Georg Jakob Berberich, sowie de Nürnberger Postmeister Wolfgang Anton Oexle mit der Aufnahme d Verhandlungen mit Kurmainz, die in Bamberg stattfanden. Der Fürst bischof hatte Spitzen seiner Regierung, darunter den Kanzler vo Mayrhofer und Hofmarschall von Schrottenberg entsandt. Schon a 23. Januar 1696 kam folgender Vertrag zustande:

1) Der kurmainzische und der bambergische Domkapitelbo sollten ihre Botengänge einstellen; zumindest müsse der nötigenfall hin und wieder beorderte Domkapitelbote sich auf die Beförderun reiner Amtssachen beschränken.

2) Die bisher für diese beiden Boten aufgewendeten Unterhalts

---

[8]) FZA Regensburg, a. a. O.
[9]) Regierungsblatt 1808, S. 1439.
[1]) FZA Regensburg, Repos. II, Fach 38 Nr. 4.

kosten sollten der Taxispost zufallen. Als Gegenleistung verspricht die Taxische Postverwaltung portofreie Beförderung der Dienstsachen zwischen Bamberg und Würzburg, sowie zwischen Würzburg und Mainz.

3) Besondere Leistungen sollten gesondert verrechnet werden.

4) Die Posthalter sollten die ihnen zustehenden kaiserlichen Privilegien[2]) unangefochten genießen dürfen[3]).

Schon am folgenden Tage lief der Reitkurs zum erstenmale; er verkehrte zweimal wöchentlich und berührte in oberfränkischem Gebiet noch die Posthalterei Burgwindheim. Dort wird als erster Posthalter der Schultheiß Hans Uebel genannt.

Im Jahre 1739 wurde der Reitkurs zum Postwagenkurs ausgebaut.

b) Bamberg — Bayreuth.

Der am 16. Januar 1745 eingerichtete Postwagenkurs Bamberg — Bayreuth[4]) berührte ursprünglich die Orte Lohndorf und Hollfeld, in denen Posthaltereien angelegt wurden. Zwischen 1786 und 1793 änderte der Kurs seinen Lauf, die Posthalterei Lohndorf wurde aufgehoben, an ihre Stelle trat Würgau[5]).

Am 1. Oktober 1811 wurde die Poststation Hollfeld nach Thurnau verlegt[6]), am 1. Juli 1816 aber kehrte sie wieder nach Hollfeld zurück.

c) Bamberg — Kronach.

Auch die Straße Bamberg — Kronach führte durchwegs durch das Gebiet des Hochstifts Bamberg. Bevor die Taxische Post sich des Frankenwaldgebietes annahm — die schlechten Straßenverhältnisse ermöglichten erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts eine Postverbindung — mußte sich die Stadt Kronach, der bedeutendste Ort an der Frankenwaldstraße, mit Ordinariboten begnügen[7]).

Die in den Jahren 1717 bis 1737 öfters wiederholten Vorschläge der Grafen von Reuß, eine Post durch den Frankenwald anzulegen, scheiterten an den schlimmen Wegverhältnissen, die jede Postanlage verhinderten. Erst durch das Eingreifen des Bamberger Fürstbischofs von Frankenstein im Jahre 1749, der in einem Schreiben an Fürst

---

[2]) z. B. Steuerbefreiung, Befreiung von Quartierleistung im Krieg u. s. f.
[3]) FZA Regensburg, a. a. O.
[4]) Bekanntmachung des Kaiserl. Reichspostamts Bamberg vom 16. 1. 1745, abgedruckt im 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1933, Heft 1, S. 34.
[5]) FZA Regensburg, Stationsakt Hollfeld.
[6]) Verordnung des Oberpostamts Nürnberg vom 23. 9. 1811.
[7]) 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1928/2, S. 126.

Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis die Verbesserung de Straßen versprach und zugleich sich erbot, alle Vorkehrungen für di Errichtung eines Postkurses durch den Frankenwald zu treffen[8]), sollt der alte Plan verwirklicht werden.

Aus einer Mitteilung des Coburger Postvorstehers[9]) geht her vor, daß der Kurs von Bamberg bis Kronach im Jahre 1749 bereit lief. Doch war der Post auf der neuen Strecke kein rechtes Gedeihen beschert, da die Bevölkerung zu sehr an der altherkömmlichen Boten beförderung festhielt. 1752 führte der erste Kronacher Posthalter Titu beim Postmeister Haysdorff in Bamberg Klage über die große Ein buße, die das Botenwesen der Kaiserlichen Reichspost gerade in Kronac zufüge[10]). Auf eine Beschwerde des Posthalters beim Rat der Stad Kronach im folgenden Jahre über die durch kaiserliche Patente ver botene Briefbeförderung durch Boten hin verfügte der Rat lediglich daß den Boten das Sammeln der Briefe, nicht aber die Beförderung verboten sei.

Haysdorff sah eine Verbesserung des Postkurses nur in seinem Ausbau zu einer Durchgangslinie nach Sachsen und suchte diesen Plan beim Fürsten von Taxis durchzusetzen. Mit diesem Vorschlag war abe Sachsen nicht ohne weiteres einverstanden und so wurde in dem zwischen dem kursächsischen Oberpostamt Leipzig und dem Generalat am 3. No vember 1753 abgeschlossenen Abkommen[11]) in Ziffer 8 ausdrücklich be stimmt, daß nur die beiden alten Postkurse über Hof und Coburg be stehen sollten; wenn ja die Verlängerung des Postkurses Bamberg – Kronach nach Sachsen hin geplant sei, dürfe der Kurs nur an di kursächsische Post in Schleiz angeschlossen werden. Also Sachsen ließ eine Verlängerung nur zu, wenn es an dem wirtschaftlichen Ertrag beteiligt worden wäre.

Die Verwirklichung des Plans Haysdorffs brachte erst de siebenjährige Krieg: Im Jahre 1760 bezog die Reichsarmee, die gegen Friedrich den Großen aufgestellt war, ihre Quartiere in Oberfranken der kommandierende General von Hadik schlug zeitweise sein Haupt quartier bei Kronach auf. Der Kaiserl. Feldpostmeister von Pipe wurde beauftragt, für eine gute Verbindung nach dem kaiserlichen Ho in Wien Sorge zu tragen. Zu diesem Zweck besprach er sich mit dem Bamberger Postmeister von Haysdorff und unterbreitete sodann am 23. Dezember 1760 dem Fürsten von Thurn und Taxis folgende Vor

[8]) Staatsarchiv Bamberg, Reg. Prot., Bd. 39, Pr. 38.
[9]) Staatsarchiv Coburg, F VI a, 1 c, Nr. 46.
[10]) FZA Regensburg, Rep. II, Fach 38, Nr. 5.
[11]) FZA Regensburg, Posturkunden Sachsen, Kasten I. 22.

schläge[12]), die Alexander Ferdinand bereits nach zwei Wochen genehmigte:

1) Verlängerung der reitenden Post von Kronach nach Lobenstein als Anschlußlinie nach Erfurt, bzw. Eger und Prag.

2) Verdoppelung der Postritte zwischen Kronach und Bamberg, sowie zwischen Kronach und Coburg.

Doch Piper gab sich damit noch nicht zufrieden. Noch im Januar 1761 schlug er die Verlängerung der Poststrecke bis Gera[13]) vor. Durch seine guten Verbindungen mit Sachsen gelang es Haysdorff, die Zustimmung der sächsischen Postverwaltung zu erreichen. Dabei spielte auch die Unterstützung der Reichsarmee, die zur Zeit bei Gera lag, durch Sachsen eine entscheidende Rolle. Am 28. Februar wurde der neue Kurs eröffnet[14]). Der Ausgang des siebenjährigen Krieges und der Abzug der Reichsarmee ließ in Sachsen jegliches Interesse an diesem Kurs schwinden. Deshalb lehnte auch Sachsen die Uebernahme der Post in Schleiz ab. 1768 wurde der Kurs zwischen Lobenstein und Gera wegen des geringen Ertrags aufgehoben; zwischen Kronach und Lobenstein verkehrte eine Reitpost mit einer Unterlegstation in Steinwiesen.

Zwischen Kronach und Bamberg lagen die Posthaltereien Zettlitz und Zapfendorf; an Stelle von Zapfendorf trat 1754 Staffelstein, da der letzte Posthalter von Zapfendorf namens Merklein infolge Verarmung den Postdienst niederlegen mußte und kein anderer Einwohner des Ortes sich bereitfand, die Posthalterei zu übernehmen[15]). Die Posthalterei Staffelstein wurde 1811 wieder aufgehoben[16]) und nach dem größeren Lichtenfels verlegt; zur gleichen Zeit wurde die Poststation Zapfendorf neu errichtet.

Der Reitpostkurs Bamberg—Lichtenfels war der letzte seiner Art im Oberpostamtsbezirk Nürnberg[17]) und wurde erst am 1. April 1851 aufgehoben[18]).

§ 22

4. Die Entwicklung der Post im Coburgischen.

Bevor der 1653 entstandene Postkurs Nürnberg — Bamberg — Erfurt u.s.f.[1]) durch coburgisches Gebiet lief, nahm er seinen Weg durch den Baunachgrund über Ermershausen und Milz bei Römhild. Der Kurs änderte erst seinen Lauf, als die Verhandlungen zwischen Coburg

---

12) FZA Regensburg, Rep. III, Fach 23, Nr. 6 (Feldpostwesen 1760).
13) FZA Regensburg, Rep. II, Fach 38, Nr. 5.
14) FZA Regensburg, a. a. O.
15) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 31/445
16) Reskript der Gen. Postdir. v. 15. 3. 1811, in Wirkung ab 1. 10. 1811
17) umfaßte fast ganz Nordbayern.
18) Postverordnungsblatt 1851, S. 83.
1) Siehe § 19.

und dem Generalat soweit gediehen waren, daß an die Errichtung eines Kaiserlichen Reichspostamts in Coburg gedacht werden konnte. Dies war ein sehr schwieriges Unterfangen für den Generalpostmeister, da bereits seit 1687 vom Herzog Albrecht von Coburg-Saalfeld ein „Fürstlich Sächsisches Postamt" unter Leitung des Vizebaumeisters Justin Biehler eingerichtet worden war. Der Herzog war ein eifriger Förderer einer eigenen Landespost und hatte am 26. Mai 1687 der Errichtung einer privaten Schnellpost Judenbach — Coburg — Nürnberg unter herzoglicher Aufsicht seine Einwilligung erteilt[2]). An die Aufrichtung dieser Post hatte er verschiedene Bedingungen geknüpft: Die Unterhaltung der Postämter und Pferdewechselstationen mußte auf Kosten und Gefahr Biehlers erfolgen, eine Gebührenordnung mußte ihm vorgelegt werden, den coburgischen Dienstsachen mußte Portofreiheit gewährt werden. Dazu mußte der Unternehmer, Biehler, oder sein Nachfolger innerhalb eines Jahres bei der fürstlich-coburgischen Regierung um Anerkennung dieses Postlehens als „rechtes Erblehen" nachsuchen. Bei Verkauf der Post hatte der Herzog ein Vorkaufsrecht. Der Postmeister mußte seinem fürstlichen Herrn Treue und Gehorsam schwören. Dafür gewährte der Herzog der neuen Post ungehinderten Durchlaß durch sein Gebiet, Weggeld-, Straßenzoll- und Wassergeldbefreiung, Beschränkung der vorhandenen privaten Landkutschen, außerdem dem Postmeister Biehler verschiedene persönliche Vorrechte, sowie ein eigenes Patent. Von besonderer Bedeutung aber war die Zusicherung der Monopolstellung dieser privilegierten Coburger Post: Niemand war es gestattet, eine fahrende oder reitende Post im coburgischen Gebiet einzurichten. Das war ein harter Schlag für Taxis. Er machte seinen ganzen Einfluß am kaiserlichen Hof gegen diese Post geltend. Dabei unterstützte ihn der Fürstbischof von Bamberg, der der Coburger Post den Durchlaß durch sein Gebiet verweigerte.

Nach siebenjährigem Kampf gelang es mit kaiserlicher Unterstützung dem Generalerbpostmeister, endlich festen Fuß in Coburg zu fassen und ein Kaiserliches Reichspostamt einzurichten, das selbständig neben dem fürstlich privilegierten Amt arbeitete. Seit 1694 lief auch der Kurs Bamberg — Erfurt durch coburgisches Gebiet über Rattelsdorf — Gleußen — Coburg — Rodach[3]). Vor Rattelsdorf überquerte die Post auf einer Fähre den Main; für diese Dienstleistung erhielt der Fährmann jährlich 36 fl. (die Reichspostmeister von Bamberg und Coburg erhielten jährlich 185 fl.[4])).

Johann Philipp Winheim, der zweite Reichspostmeister in Co-

[2]) Teubner in, Archiv für Postgesch. in Bayern', 1927/1, S. 20.
[3]) Siehe auch Staudenraus a. a. O., Abschn. VI, 1, Postkurs Nürnberg — Hamburg.
[4]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 9/38.

burg, erhielt im Jahre 1701 ob seiner Tüchtigkeit auch die Verwaltung des herzoglich coburgischen Postamts[5]). Die gemeinsame Verwaltung dauerte etwas über 60 Jahre; denn auch nach Winheims Tode trug der Herzog kein Bedenken, daß beide Postämter vom Kaiserlichen Reichspostverwalter betreut wurden.

Im Jahre 1704 kam es zu einem förmlichen Vertrag zwischen dem Kaiserl. Reichspostamt Nürnberg und dem Herzog von Coburg, der durch den Ausbau der Reitpost zu einem Postwagenkurs Nürnberg—Coburg im Jahre 1702[6]) veranlaßt wurde. Dieser Vertrag[7]) besagt in seinen wesentlichen Punkten folgendes:

1) Der zwischen Nürnberg (über Bamberg) und Coburg verkehrende Postwagen soll weiterhin in Betrieb bleiben.

2) Zur „Praecavirung aller Unordnung" sollen die Abfahrtstage genau eingehalten werden.

3) Beide Postämter — Nürnberg und Coburg — sollten vierteljährlich gegenseitig abrechnen, außerdem eine leidliche Taxe bestimmen.

4) Die Amtssachen beiderseits genießen freie Beförderung zwischen Coburg und Nürnberg, nicht aber darüber hinaus.

So hatten sich also Taxis und Coburg in die Posthoheit geteilt; fast fünfzig Jahre lang herrschte ein gutes Einvernehmen zwischen den beiden Hoheitsträgern.

Seit 1705 verkehrte zwischen Coburg und Kulmbach eine vom Bayreuther Hof unterhaltene Landkutsche[8]), die auf Grund des Bayreuther Postvertrags von 1750/51 auf das Reichspostgeneralat überging.

Die Einrichtung der Taxischen Postlinie Bamberg — Kronach im Jahre 1749 und die geplante Verlängerung über Nordhalben — Lobenstein nach Schleiz erregte in Coburg Aerger beim Hof. Die Hofkammer überreichte dem Herzog ein Gutachten[9]), in dem es hieß: „. . Dieweilen dadurch das fürstliche Postregal . . empfindlichen Schaden erleide, empfehle man dem Herzog die Verurteilung des Plans". Es wurde dem Herzog angeraten, beim Fürstbischof von Bamberg vorstellig zu werden. Der Herzog konnte aber nichts gegen die Eröffnung des Kurses ausrichten.

Im Jahre 1761, nach sechsjähriger Dienstführung des Postverwalters Leonhardt in Coburg, übertrug Taxis die Führung der Postgeschäfte ganz plötzlich dem Ludwig von Mayer, einem Sohne des Vorgängers von Leonhardt. Damit war wieder die Trennung beider

[5]) Teubner a. a. O., S. 21.
[6]) Beust a. a. O., Teil I, S. 155, Brunner a. a. O., S. 63.
[7]) Beust a. a. O. Teil I, S. 154.
[8]) Archiv f. Postgesch. in Bayern, 1936/1, S. 333.
[9]) Staatsarchiv Coburg, F VI a, 1 c, Nr. 46.

Postämter vollzogen, da Leonhardt weiterhin coburgischer Postmeister blieb. Aber kurz danach wurde Leonhardt infolge nachlässiger Dienstführung von der herzoglichen Regierung amtsenthoben. Obwohl nunmehr der Herzog die Leitung des fürstlichen Postamts Ludwig von Mayer, dem Kaiserl. Postmeister, anbot, lehnte dieser ab. An seiner Stelle erhielt der Postschreiber Bansbach die Postverwaltung. Jedoch auch er verlor seine Stellung infolge unsauberer Dienstführung. Dem war aber nicht genug: Im Jahre 1769 wurde schließlich auch der Kaiserliche Postmeister v. Mayer wegen Amtsunterschlagung vom Generalpostmeister abgesetzt. Im Auftrag des Fürsten von Thurn und Taxis leitete der Administrator des Kais. Oberpostamts Nürnberg, Welz, die Untersuchung gegen den ungetreuen Postmeister v. Mayer. Welz begab sich persönlich für längere Zeit nach Coburg. Dabei versäumte das Generalat, genau wie Welz selbst, die herzogliche Regierung von dem dienstlichen Aufenthalt in Kenntnis zu setzen, ebenso von der Ernennung des H. Chr. Salomon Lindner zum neuen Postoffizial in Coburg Mitteilung zu machen. In beiden Fällen schwieg die herzogliche Regierung[10]). Diese sicher ungewollte Unterlassungssünde Coburgs benützte der Generalerbpostmeister zu dem Versuch, auch fürderhin Veränderungen im Postamt Coburg ohne Mitteilung der Landesregierung vorzunehmen. So setzte er im Jahre 1770 den Kommissar Gruber aus Nürnberg als Kais. Postmeister in Coburg ein, ohne beim Herzog um Genehmigung nachzusuchen. Unterdessen hatte sich aber auch der coburgische Untertan Leyh um das Postmeisteramt beworben, das nach herzoglicher Meinung noch unbesetzt war. Als der Herzog von der tatsächlichen Lage erfuhr, legte er beim Generalpostmeister Beschwerde ein und verlangte, daß dieser die Postmeisterstelle nur einem coburgischen Untertan überlasse. Zumindest müßte Gruber herzoglicher Untertan werden. Dagegen trat Gruber auf Taxisschen Befehl sein Amt in Coburg an, ohne auf die Forderungen des Herrschers irgendwelche Rücksicht zu nehmen. Der Herzog versagte ihm darauf die Anerkennung und die erbetene Audienz. In einem Schreiben an den Herzog erklärte Fürst Alexander Ferdinand, daß er frei über die Stellenbesetzung bei den Kaiserlichen Reichspostämtern verfügen könne. In der „Capitulatio Caesareana"[11]) sei lediglich davon die Rede, daß die Postbeamten Reichuntertanen sein müßten. Dazu wies Taxis auf die mit Zustimmung des Herzogs erfolgte seinerzeitige Einsetzung Winheims im Jahre 1698 hin, der auch kein coburgischer Untertan gewesen. Der Streit ging hin und her, die Verstimmung wuchs beiderseits. Noch 1772 wurde dem neuen Postoffizial Herfeld das Betreten

---

[10]) Teubner a. a. O., S. 22/23.

[11]) Letzte Wahlkapitulation vom Jahre 1740 erlassen durch Kaiser Karl VII.

des Posthauses verboten, da das Oberpostamt Nürnberg keinerlei Mitteilung von seiner Ankunft gegeben habe[12]).

Mit der Zeit war es dem Generalerbpostmeister daran gelegen, den aussichtslosen und dem Postwesen schädlichen Streit zu beenden. Aus diesem Grunde erhielt, als die Offizialstelle beim Postamt Coburg 1773 wieder frei wurde, der herzoglich coburgische Sekretär Uz diesen Posten, obwohl sich der Reichspostmeister Welz für seinen zweiten Sohn um die Stelle beworben hatte. Am 23. Juli 1773 leistete H. G. August Uz dem Generalpostmeister Carl Anselm von Taxis den Diensteid[13]). Dem herzogl. sächsischen Postmeister Bansbach verlieh 1775 der Herzog den Ehrentitel „Hzgl. Sächs. Postkommissarius"; sein Nachfolger Joh. Friedrich Amberg, der seit 1787 das herzogliche Postamt verwaltete, nannte sich „herzoglich sächsischer Postmeister".

Nach dem Untergang des „Heil. Röm. Reiches Deutscher Nation" und damit der Kaiserlichen Reichspost wurden die beiden Postämter 1806 zu einem Postamt der herzogl.-sächsischen Lehnspost unter Leitung des „Postdirektors" von Steinau vereinigt[14]). Steinau machte durch seine Eigenmächtigkeit der Taxisschen Generalpostdirektion viel zu schaffen. So versuchte er unter anderem, das coburgische Postdirektorium mit dem von Hildburghausen zusammenzuschließen. Dieses Vorgehen wurde von seiner vorgesetzten Dienststelle schärfstens mißbilligt. Postkommissar Diez, der Steinau ein sehr schlechtes Dienstzeugnis ausgestellt hatte, beantragte ein Disziplinarverfahren auf Dienstentlassung ohne Pension gegen Steinau einzuleiten. Am 17. August 1814 sandte der Fürst von Thurn und Taxis eine ausführliche Begründung für das Vorgehen gegen von Steinau dem Herzog zu[15]). Der Herzog antwortete ausweichend: es müsse dem Fürsten von Thurn und Taxis überlassen bleiben, nach Anleitung des Postlehnsvertrags das Erforderliche zu veranlassen[16]). Mit der Untersuchung wurde nun Kommissar Diez betraut. Steinau wurde wiederholt zu persönlichem Erscheinen vorgeladen, erschien aber nicht. Daraufhin beantragte die Generalpostdirektion beim Fürsten von Taxis die Dienstenthebung Steinaus durch einen „Contumacial-Erlaß"[17]). Diesem Antrag entsprach der Fürst. Nun beabsichtigte v. Steinau dagegen den „Recurs ad imqartiales exteros" einzulegen; denselben Antrag stellte auch die coburgische höchstrichterliche Stelle. Unterdessen mußte jedoch Steinau die Aussichtslosigkeit seines Kampfes eingesehen haben, denn

---

12) FZA Regensburg, Akt Coburg XVI. 6. 2; Band 162.
13) FZA Regensburg a. a. O., Bd. 146, Blatt 2/3.
14) FZA Regensburg a. a. O., Bd. 261, Blatt 190.
15) FZA Regensburg a. a. O., Bd. 261, Blatt 43 ff.
16) FZA Regensburg a. a. O., Bd. 261, Blatt 51.
17) = Sondererlaß; FZA Regensburg a. a. O. Bd. 261, Bl. 57 ff.

er unterwarf sich Ende März den Entscheidungen seiner vorgesetzten Dienststelle und nahm den Gnadenweg in Anspruch. Die Generalpostdirektion forderte ein ausführliches Gutachten des Hofrats Kleinschmidt an, der eine gütliche Beilegung der Sache empfahl, da er vermutete, die coburgische Landesregierung könnte die Rechtsprechung über die zu entlassenden Postbeamten bestreiten. Dazu sei Coburg mit dem Postlehnsvertrag[18]), der tatsächlich Schwächen aufweise, soweit er die Rechtsprechungsbefugnisse des Fürsten von Taxis betrifft, unzufrieden. Eine Weiterschleppung der Sache Steinau könnte zu größeren Verwicklungen Anlaß geben. Unter diesen Umständen zeigte Taxis kluge Mäßigung und gewährte Steinau ein Ruhegehalt von 1000 fl.

Die Thurn- und Taxissche Lehnspost bestand in Coburg bis zum 30. Juni 1867. Am 1. Juli ging das gesamte Thurn- und Taxissche Postwesen auf Preußen, bzw. auf den Norddeutschen Bund über[19]).

---

[18]) Postlehnsvertrag zwischen Karl Alexander von Taxis und Herzog Ernst von Coburg vom 16. 9. 1807, bestät. von Taxis am 1. 10. 1807, (Landesarchiv Coburg Loc. B. Tit. II. 8. b. 4. Nr. 1) im Staatsarch. Coburg.

[19]) Vertrag zwischen Stephan als Bevollmächtigten des Norddeutschen Bundes mit Thurn und Taxis vom 28. 1. 1867, Frankfurt.

III. Durchführung und Auswirkung des Postregals in der kurpfälzischen, später kurbayerischen Oberpfalz.

§ 23

1. Entstehung und Entwicklung des Postkurses Nürnberg — Prag.

Die Errichtung eines Kaiserlichen Reichspostlaufs zwischen Nürnberg und Prag fällt in einen neuen Abschnitt der Geschichte der Taxisschen Post, war doch die Anlegung des Postkurses von den Niederlanden über Köln, Frankfurt, Nürnberg nach Prag eine der Gegenleistungen des Grafen von Taxis für die am 27. Juli 1615 erfolgte Belehnung mit dem Reichspostgeneralate durch den Kaiser[1]). Die neue Poststrecke ist wohl nicht die älteste Postverbindung, die die Ostmark berührt, sicher aber die bedeutendste, da sie zwei wichtige Städte, die alte Reichs- und Handelsstadt Nürnberg und die kaiserliche Hofhaltung Prag verbindet. Die Errichtung des Kurses erfolgte mit großer Schnelligkeit. Bereits am 1. September 1615 war das Teilstück Köln — Nürnberg in Betrieb genommen worden. Um die gleiche Zeit war unter Schwierigkeiten in Nürnberg ein Kaiserliches Reichspostamt eingerichtet worden. Bevor nun Taxis an die Anlegung der Post durch die Oberpfalz gehen konnte, richtete der Kaiser ein Schreiben an den pfälzischen Kurfürsten Friedrich V. als Herrn der Oberpfalz, in dem er ihn um Hilfeleistung und Schutz für die neuzuerrichtende Post in seinem Gebiet bat. Bereits am 6. September 1615 gab die kurfürstliche Kanzlei in Amberg einen Erlaß folgenden Wortlauts heraus:

„Demnach die Römisch Kayserliche Mayestätt, vnser allgnedigster herr, eine neue post aus den Niderlanden, auff Cölln, Franckfurth, Nurmberg, vnd folgent den nechsten weg nach dero Kayserl. Hoffläger, anzuordnen vorhaben, Zu dem endte auch den Durchlauchtigsten, Hochgeborenen Fürsten vnd Herrn, Herrn Friederichen Pfalzgraffen bey Rhein, deß Hl.

1) Beust, Teil I, S. 120; — Hartmann S. 290; vgl. auch Ausführungen in § 5.

Röm: Reichß Erztruchſäßen vnd Churfürſten, Herzogen in Bayern vnſern genedigſten Herrn, in ſchrifften genedigſt erſucht, dero Generalpoſtmeiſtern Lamoralis von Taxis, oder deſſen nachgeſezten, zu ſchleuniger anſtell: befurder: vnd beſtendiger erhaltung ſolches wercks, alle gutte Hulff vnd vorſchub zuerweißen. So wurd LandsRichtern zu Neunburg hirmit auff= erladen, Zeigern, diß, ſo dergleichen poſten zu Schwarzhoffen, anzuordnen vorhaben, hire zu, bis auff weiterer Reſolution, der Ortten befurderung vnd Handtbietung zn thun.

Decretum in consilio 6. Septembris Anno 1615.

Churf. Pfalz Canzley zu Amberg."[2])

Die Ingangſetzung der Poſtſtrecke zwiſchen Nürnberg und Rötz über Schwarzhofen wurde dem Kölner Poſtmeiſter Johann Coesfeld über= tragen. Am 9. September finden wir ihn in Rötz; drei Tage nach dem kurfürſtlichen Erlaß ſchloß er hier am Zweigpunkt zweier Poſt= ſtrecken — der neue Kurs mündete in Rötz in den bereits beſtehenden Kurs Augsburg — Prag ein — mit dem Poſthalter Hans Pachmaier einen Vertrag, der uns noch im Original erhalten iſt:

„Heunt Vndenbenannten dato, Hatt der Edl vnnd Ehrnueſt Johan Von Küesfeldt Rom: Kay: Mayeſt: Beſtelter Poſtmeiſter zu Cöln in Namen vnnd von wegen deß vollgeborenen Herrn Lamorals Freyherrn von Taxis Oberſten General Poſtmeiſtern in Hayl. Reich vnnd Niderlandt Mit Hannß Bachmayer Boſtmeiſter zu Reez dahin gehandelt, daß er hin füro das Ordinari Felleß (=Felleiſen) mit den Bragern Brieff wochentlich in drei Stunden bei Tag vnnd Nacht von Reez auß nach Khemnat führn vnnd Liefern ſollte. Hingegen ſoll Er Hannß Bachmayer von ſolcher Ordinari Zu führn Jhärlich ein hundert vnnd funff vnnd Zwanzig gulden Nürnberger Wehrung Zu Zwen Ziegen (= in zwei Raten) zu empfangen haben. Vnnd ſoll gemeldeter Hannß Bachmayer Jngleichen di Bagget vnnd Schreiben ſo ime von Poſtmeiſter zu Nürnberg ſollen Zu geſchickht werden, Bei den Augſpurgeriſchen Ordinari ein machen vnnd wolver wahrtt verſchickhen, Wie auch dieſelbe Baggetter ſo von Prag oder von Kay: Hoffleger gen Nürmberg Franckhfortt vnnd Cöeln gehörig gleich falls fleißig vnnd der gebühr Befordern. Welches alles gemelder Hanß mit geleiſten Aydt würckhlich vnnd Treulich Zuuol ziehen verſprochen vnnd Zugeſagt.

Beſchehen in gegenwart deß Erbarn Hannß Lenzing Burger vnnd Gaſt= geber in Reez vnnd auch deß Ehrſamen Hannß Victor Staudner Zeugen.

Actum die 9. Septembris 1615 Hanß Pachmaier
Poſtverwaltter zu Retz." [3])

Dieſer Dienſtvertrag bedeutete aber nicht die Neuerrichtung einer Poſtſtation in Rötz, da die Stadt ſchon ſeit langer Zeit eine Poſthalterei, allerdings unter Leitung der öſterreichiſchen Hofpoſt be=

---

[2]) FZA Regensburg, l. 34. 2.
[3]) Bayer. Hauptſtaatsarchiv Mchn. PA 31/428, Bl. 1.

herbergte[4]). Lediglich die Uebernahme der Dienste eines Kaiserlichen Reichsposthalters durch den bisherigen Hofpostverwalter von Rötz war durch den Vertrag vom 9. September 1615 erfolgt. War Pachmaier wohl rechtlich nun in einer Doppelstellung tätig, so unterstand er tatsächlich doch nur einem einzigen Oberherrn, dem Kaiser, in dessen Regie sowohl die Reichspost als auch die österreichische Hofpost stand. Dieses rechtliche Doppelamt fand im Jahre 1630 sein Ende, als die bisher von der österreichischen Hofpost betriebene Poststrecke Augsburg — Regensburg — Rötz — Prag auf das Reichspostgeneralat überging[5]).

So hatte Coesfeld zunächst an den zwei Endpunkten des restlichen Teilstücks des Postkurses Köln — Prag das Taxissche Panier aufgepflanzt. Nun ging er daran, die Verbindungsstrecke auszubauen. Die „Genehmigung" — der Kaiser bedurfte in der damaligen verworrenen Zeit tatsächlich erst der Erlaubnis des Territorialherrn — der oberpfälzischen Regierung hatte er bereits in der Tasche. Er benötigte nun auch eine Erlaubnis des Herzogs August von Neuburg-Sulzbach, da er auf sulzbachischem Gebiet in Siebeneichen bei Rosenberg eine Posthalterei anlegen wollte. Bereits am 10. September wandte er sich von Amberg aus an den sulzbachischen Hofmeister von Prandt[6]) und wies in seinem Gesuch auch auf die Bereitwilligkeit der oberpfälzischen Regierung hin. Schröder berichtet[7]), daß sich nun ein langer Schriftwechsel mit dem Fürsten von Neuburg-Sulzbach anspann, in den auch der Schutzherr der Kaiserlichen Reichspost, Kurfürst Johann Schweikhardt, Erzbischof von Mainz, eingriff. Es handelte sich dabei lediglich um die Frage, an welchem Ort im Sulzbachischen die Post „unterlegt" werden solle und ob die kaiserliche Kanzlei alle Förmlichkeiten beachtet habe, als um die Genehmigung nachgesucht wurde. Dieser Streit — drei Jahre vor Ausbruch des 30jährigen Kriegs — beweist, wie tief damals die kaiserliche Macht schon gesunken war, daß es ein kleiner Territorialherr wagen konnte, ihr die Stirn zu bieten. Die deutschen Fürsten sahen in der Kaiserlichen Reichspost vielfach nicht ihre Gemeinnützigkeit, sondern lediglich ein Machtinstrument in der Hand des Kaisers. So zog sich der Streit in die Länge; Coesfeld, ein Mann der Tat, kümmerte sich nicht darum und legte kurzerhand in Siebeneichen eine Poststation an, der auch nicht widersprochen wurde.

---

[4]) Um 1527 war auf Veranlassung des Kaisers durch den österreichischen Hofpostmeister Graf von Paar ein Postkurs Augsburg — Regensburg — Prag eingerichtet worden, der auch Rötz berührte; dort wurde ein Posthalter eingesetzt. Siehe auch die Ausführungen in § 24.
[5]) Näher. s. u. in § 24.
[6]) Staatsarchiv Amberg, Sulzbacher Akten, Nr. 629.
[7]) 'Archiv f. Postgesch. i. Bay.' 1934/1, S. 6.

In Richtung Nürnberg wurde noch die Posthalterei Hohenstadt errichtet. Hohenstadt, eine bayreuthische Insel mitten in Nürnberger Gebiet, wird als Sitz eines Posthalters bereits 1617[8]) bezeugt. — Zwischen Siebeneichen und Rötz legte Coesfeld nur noch in Kemnath bei Fuhrn eine Posthalterei an.

So lief der Kurs seit 1615 von Nürnberg über Hohenstadt — Siebeneichen — Kemnath nach Rötz. Aber schon nach zwei Jahren mußte sein Lauf völlig umgestaltet werden. Den Anlaß gab eine Meuterei sämtlicher Kaiserlicher Posthalter auf dieser Strecke infolge eines Verweises, den der Nürnberger Reichspostmeister Hans Jörg Haiden, dem der Postkurs unterstellt war, auf einem Poststundenzettel vom 2. 11. 1617[9]) den Posthaltern von Siebeneichen (Dollhopf) und Kemnath erteilte, da durch ihre Schuld die Post jüngst einen Anschluß in Rötz versäumt hatte. Dieser Poststundenzettel[10]) wurde nicht nur von Dollhopf mit Tintenkreuzen verschmiert, sondern auch von sämtlichen Posthaltern, die zu ihrem Berufskollegen hielten, absichtlich so ungenau ausgefüllt, daß keinerlei Nachweis über die Ankunft oder den Abgang des Felleisens möglich war. Postmeister Heiden griff sogleich scharf durch und wandte sich beschwerdeführend an die Landesregierung von Sulzbach als die zuständige Justizbehörde[11]), die am 14. November 1617 den Landrichter von Prandt anwies, den Posthalter Dollhopf vorzuladen, ihn zu verweisen und einige Tage einzusperren, außerdem ihm 6 Taler Strafe abzufordern. Dollhopf reichte ein Begnadigungsgesuch beim Pfalzgrafen ein, hatte aber keinen Erfolg, wurde vielmehr kurz darauf seines Dienstes vom Generalerbpostmeister enthoben. Die Erledigung der Poststelle Siebeneichen benützte man, den Lauf des Kurses etwas abzuändern und die Posthaltereien neu einzuteilen. Die Umgestaltung lag in den Händen des Frankfurter Postmeisters Johann van der Birghden. Zunächst gedachte Birghden, den Kurs über die Residenzstadt Sulzbach zu leiten, wie aus einem Schreiben vom 11. November 1617 an den Pfalzgrafen August von Sulzbach hervorgeht[12]), in dem er den Fürsten um Genehmigung zur Anlegung einer Poststation in Haag bei Sulzbach bittet. Die Post-

---

8) Staatsarchiv Amberg, Sulzbacher Akten, Nr. 629, Bl. 35 ff.

9) Staatsarchiv Amberg am ang. Ort, Bl. 35 — 145.

10) = Ausweis für die ordnungsgemäße Beförderung eines Felleisens, wird dem jeweiligen Postreiter mitgegeben und muß vom Posthalter mit Ankunfts- und Abgangszeit versehen werden.

11) Bezeichnenderweise erkannte damals die Taxissche Post die Justizhoheit der Landesbehörde ohne weiteres an, auch wenn es sich um reine Postvergehen handelte. Später, im Vollgefühl der erstarkten Macht, konnte es der Generalerbpostmeister sogar wagen, in Angelegenheiten außerhalb der Postverwaltung die Zuständigkeit der Landesbehörde zu bestreiten.

12) Staatsarchiv Amberg a. a. O.

halterei wurde jedoch nicht angelegt, vielmehr in der oberpfälzischen Residenzstadt Amberg eine Poststation errichtet. Dies geschah, weil von Amberg aus ein neuer und kürzerer Postkurs nach Prag 1618 errichtet wurde, von dem bereits in dem oben erwähnten Schreiben van der Birghdens die Rede ist. Schon im Jahre 1615 hatte der Nürnberger Postmeister Haiden diesen mehr nördlich verlaufenden Kurs Amberg — Schnaittenbach — Oberlind — Waidhaus — Pfraumberg (Böhmen) — Pilsen — Prag in Vorschlag gebracht[13]). Dieser Kurs wurde nunmehr in Gang gesetzt, ohne daß der alte Kurs über Rötz eingestellt wurde; auf diesem wurde lediglich die Posthalterei Kemnath bei Fuhrn nach Schwarzenfeld verlegt[14]).

Der Grund für die Anlegung eines Doppelkurses nach Prag lag in den politischen Verhältnissen: 1618 begann der böhmische Krieg als erste Phase des unseligen 30jährigen Ringens. Prag stand im Brennpunkt des Weltgeschehens, besonders auch als kaiserliche Hofhaltung. Die Oberpfalz aber war noch in den Händen des unionistischen Kurfürsten Friedrich V. von der Pfalz und seines Statthalters Christian von Anhalt, der in Amberg residierte. Beide Parteien hatten das Bestreben, auf möglichst schnelle Weise Nachrichten zu befördern oder zu erhalten, die ihnen doch nur die gut organisierte Post vermitteln konnte. Die Gemeinnützigkeit der Post spielte damals, noch dazu in Kriegszeiten, eine ganz untergeordnete Rolle, in erster Linie mußte die Post rein politischen Zielen dienen. Den Lauf eines Kurses bestimmte die Politik des Herrschers. Für Friedrich von der Pfalz wurde die Verbindung mit Prag besonders wichtig, als er 1619 die böhmische Krone erhielt. Die pfälzischen Herrscher waren dazu von jeher auf gute Postverbindung bedacht: Schon etwa zwanzig Jahre vor Einführung der Taxischen Post in der Oberpfalz bestand ein regelmäßiger Botenverkehr zwischen den beiden pfälzischen Residenzen Heidelberg und Amberg[15]). Ja schon bei der Anlegung des sehr alten Kurses Augsburg — Waldmünchen — Prag, der eine kurze Strecke oberpfälzisches Gebiet durchschnitt, zeigten sich die pfälzischen Herrscher rührig, wie ein Brief des Pfalzgrafen Friedrich II. des Weisen aus Neumarkt in der Oberpfalz an seinen Geheimsekretär Johann Maria Warschitz in Prag vom 25. September 1527[16]) beweist: darin teilt Friedrich mit, daß er „uff Eur (des Sekr. Warschitz) Anzeigen, das die khönigliche wirde Zu Behaim ein post gen Waldmonchen

[13]) FZA Regensburg, Postkurse II. 36. 7.
[14]) Als erster Posthalter ist 1627 Balthasar Hemsell bezeugt (FZA Regensburg, Stationsakt Schwarzenfeld, XVI. 40. 1.).
[15]) Staatsarchiv Amberg, Amberg Stadt Nr. 28/94.
[16]) Der Briefwechsel wurde von Korzendorfer der Vergessenheit entrissen, siehe „Archiv für Postgesch. i. Bay." 1927/2, S. 73.

gelegt, unserm Pfleger daselbig bevohlen bey den Burgern zu vo
fugen und daran zu sein sich gegen den postmeister, postpotten u
derselbigen zugehörigen freuntlichs guts Willens zu befleyßigen.
Weiter heißt es, daß von der Poststation Waldmünchen aus durch d
dortigen oberpfälzischen Pfleger ein Botenverkehr zu dem jeweilig
Aufenthaltsort des Pfalzgrafen eingerichtet werden solle.

Mit Kriegsbeginn 1618 hatte sich Friedrich der Fünfte i
Posten in seinem Gebiete bemächtigt. Am 31. März 1620 ordn
der Kurfürst selbsttätig die Verdopplung der Postritte zwischen Pr
und Amberg und die Umwandlung der Fußbotenpost von Amberg n
Nürnberg (und Heidelberg) in eine Reitpost an[17]), nachdem er zun
ein Gutachten der Kammer erholt hatte[18]).

Als Zweigpunkt zweier Postkurse gewann Amberg bald B
deutung; dem rücksichtslosen Posthalter Bayerschmid in Amberg
long es, mehrere Posthaltereien auf der Strecke in seine Hand
bekommen und sich dadurch einen maßgeblichen Einfluß auf den K
zu sichern. Da er Anhänger des Kalvinismus war, genoß er
Gunst des Kurfürsten Friedrich, der ihn unterstützte.

Die Kampfhandlungen in Böhmen brachten in die Postv
bindung nach Prag gar bald Verwirrung. Die Berichte und behö
lichen Maßnahmen aus jener Zeit lassen deutlich das Durcheinan
erkennen, das der Krieg in den sonst so geordneten Postverkehr brach
Die oberpfälzische Regierung versuchte ihr Möglichstes, um den Na
richtenverkehr nicht völlig zum Erliegen kommen zu lassen. Bere
am 5. Oktober 1620 ging an den Pfleger von Grafenwöhr ein Bef
des Statthalters: alle Briefe und Pakete seien bei Tag und Na
„bei Leibs straff" ungesäumt durch den Amtsboten nach Kemnath
verbringen, um von hier aus über Wunsiedel nach Hof und Schl
zu gelangen, da die Straße über Eger bereits versperrt war[19]). B
reits am folgenden Tage mußte die Poststrecke von Amberg nach Bö
men auf die Straße über Kohlberg, Neustadt a. d. Waldnaab, Tirsch
reuth, Königswart wechseln, da die Pilsener Gegend auch schon u
mittelbares Kriegsgebiet geworden war. Der Pfleger von Tännesbe
wurde angewiesen, die Posthalter von Oberlind und Waidhaus n
Kohlberg und Tirschenreuth zu versetzen. Auch hier ordnete die ob
pfälzische Regierung eigenmächtig an: der kaiserliche Einfluß auf
Post war auf einige Zeit vollkommen ausgeschaltet, die Gegnersch
im Krieg hatte die zeitweilige Uebernahme der Postregie in der Ob
pfalz durch die pfälzische Regierung zur Notwendigkeit gemacht. D

[17]) Kreisarchiv München GR 1219/1, Bl. 133 ff.
[18]) Kreisarchiv München a. a. O., Bl. 123 ff.
[19]) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 166 ff.

Zuspitzung der Lage in Böhmen brachte schließlich den Postverkehr völlig zum Erliegen. Es half nicht mehr viel, wenn die Kanzlei des Statthalters die Landpfleger eindringlichst ermahnte, nichts unversucht zu lassen, um die Post in das böhmische Lager des eigenen Herrschers zu vermitteln.

Der 8. November 1620 brachte die Entscheidung: am Weißen Berg bei Prag verlor der Winterkönig Sieg und Krone. Die verlorene Schlacht fand ihren Niederschlag auch in der oberpfälzischen Postregie: Auf Vorschlag des Pflegers von Tirschenreuth entschloß sich die Kammer in Amberg am 24. November 1620 zur teilweisen, am 6. Dezember zur vollständigen Auflösung aller oberpfälzischen Posten und Stationen. Die kurfürstliche Kanzlei gab an die Landrichter- und Pflegämter einen Erlaß heraus, in dem es heißt:

> „Demnach man dieser Zeyt dero in unserm anvertrauten ampt gelegter und angeordneter reitenden Posten nicht weiter bedörftig, als wöllet ihr dieselb dem Postmeister bald abkündigen . .“ [20].

Jedoch erkannte man bald die Wichtigkeit eines Nachrichtenverkehrs gerade in jener bewegten Zeit: bereits am 14. Januar 1621 ordnete die Regierung in Amberg die Wiederaufrichtung der Post an[21]).

Unterdessen war der Rest des Heeres der Union, das Ernst von Mansfeld befehligte, raubend und plündernd in die Oberpfalz eingezogen. In einem Bericht an den Statthalter Fürst Christian von Anhalt — obwohl Christian seit der verlorenen Schlacht sich außer Landes befand, wurden alle Berichte an seinen Namen gerichtet, da die Statthalterei formell noch bestand — führt der Amberger Posthalter Bayerschmid bittere Klage über die Kriegsgreuel, die gerade die Posthalter so sehr zu spüren bekämen.

Im Oktober 1621 besetzte Herzog Maximilian I. von Bayern die Oberpfalz; damit fand die zeitweilige Bevormundung der Kaiserlichen Reichsposten in der Oberpfalz durch Kurpfalz ihr Ende. Der Kaiser und sein Generalpostmeister Leonard von Taxis waren selbst zu schwach gewesen, um dieser rechtlichen und verwaltungsmäßigen Anmaßung Friedrichs von der Pfalz Einhalt zu gebieten. Der Bundesgenosse des Kaisers aber, der bayerische Herzog, stellte, als er Verweser der Oberpfalz geworden, den früheren Zustand wieder her und beließ es auch bei der kaiserlichen-Taxisschen Postregie, als er 1628 endgültig von der Oberpfalz Besitz ergreifen konnte.

Eigentümlich berührt, daß der durchaus unionistisch gesinnte Posthalter Christoph Bayerschmid in Amberg auch nach der Besitznahme der Oberpfalz durch Bayern im Amte blieb, obwohl er offen-

---

[20]) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 195 ff.
[21]) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 200.

sichtlich den Feinden der Liga Unterschlupf und Reisemöglichkeit ge gewährte, wie ein Bericht des Generalpostmeisters an den Kurfür: Maximilian aus dem Jahre 1626 über eine Beschwerde Bayerschmid: erkennen läßt[22]). Maximilian beantragte schließlich am 2. Februa 1627, den Posthalter Bayerschmid durch einen katholischen Verwalte zu ersetzen, da Bayerschmid Kalvinist sei und mit dem abgesetzte: Pfalzgraf Friedrich in Verbindung stehe[23]). Jedoch blieb Bayerschmi bis zu seinem Tode im Jahre 1633 Posthalter von Amberg. Schrö der[24]) folgert daraus nicht mit Unrecht, daß Bayerschmid 1627 zum katholischen Glauben übertrat, da Maximilian nur katholische Unter tanen in seinem Land duldete.

Die harten Kriegsjahre brachten den Posthaltern auf dem Post kurs Nürnberg — Prag schwere Drangsale. Obwohl die Kaiserliche: Patente und die vom Generalpostmeister im Einzelfall ausgestellte: Schutzbriefe die Posthalter von Einquartierung und steuerlichen Laste: befreiten, stand dieses Privileg gerade im Kriege im besten Sinn de: Wortes nur auf dem Papier. Gerade die Posthalter hatten bei ihrem Pferde- und Materialbestand am meisten im Krieg durch Requi rierung zu leiden.

So bittet am 25. Mai 1627[25]) der Posthalter Eydenhart vo: Waldmünchen die Gräfin Alexandrine von Taxis als Verweserin de: Reichspostgeneralats dringend um Ausstellung eines Patents, wie e: bereits die übrigen Posthalter auf der Strecke nach Nürnberg besäßen Er glaubte, das Patent würde ihm wenigstens Schutz vor der Ein quartierung der Kaiserlichen bringen. Das „Kaiserliche" Patent hal selbst bei den kaiserlichen Truppen herzlich wenig, wie aus einem Bericht der „Rentmaisterey" zu Amberg vom 4. Juni 1640 an den Kurfürsten hervorgeht[26]). In diesem Bericht ist von einer Bittschrif der oberpfälzischen Posthalter Pregler in Rötz, Pleyer in Amberg Höllriegl in Fuhrn und Zeller in Schwarzenfeld „wegen Beschwerung der einquartierung in Iren Posthäusern und derentwegen aufgetra genen Contributionen" die Rede. Bei der Nachprüfung durch di zuständigen Pfleger von Nabburg, Neunburg v. W. und Rötz ergab sich daß nur der Posthalter von Rötz bisher von jeglicher Kriegslast fre: gelassen wurde, während die anderen Posthalter ohne Rücksicht au ihre Patente den andern Bewohnern gleich die Kriegslasten zu trager hatten. Nach dem Vorschlag des Rentmeisters sollten die sogar künftig „mit einer billigmäßigen Andern gleichleistigen Contribution beleg:

[22]) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 205 ff.
[23]) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 222.
[24]) „Archiv f. Postgesch. i. Bay." 1934/1, S. 13.
[25]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München, PA 35/495.
[26]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., 30-jähr. Krieg, Akt 408, S. 30 1/4.

werden", lediglich die Posthäuser sollten geschont werden. Nach Schröder[27]) entschied der Kurfürst dem Vorschlag des Rentmeisters entsprechend.

Der Posthalter Johann Georg Pregler in Rötz, der noch 1640 als von Kriegslasten verschont bezeichnet worden war, berichtet schon 1643 der Gräfin Alexandrine von Taxis von den Schäden, die die Post durch die durchziehenden Truppen erleide. So schreibt er, daß „meisten Theils die Posthalter durch das noch Immerforth continuirende Vnd widerumb allen Orten herbey nahende höchstschädliche Kriegsweesen in grund und Boden Verderbt sind. ."[28]).

Erst lange nach Kriegsende kehrten auch bei den Posten wieder normale Verhältnisse ein. Die wachsende Bedeutung Regensburgs als Sitz des ständigen deutschen Reichstags ließ eine Einbeziehung dieser Stadt in die Postverbindung Nürnberg — Prag wünschenswert erscheinen. Aus diesem Grunde wurde um 1663 ein regelmäßiger Postenlauf zwischen Nürnberg und Regensburg über Postbauer — Deining eingerichtet[29]). Der Postkurs Nürnberg — Amberg — Rötz wurde als Ordinarikurs zeitweilig aufgehoben und blieb längere Zeit nur als Extrapostkurs erhalten. Die böhmischen Briefe wurden zum großen Teil über Rötz — Regensburg — Deining nach Nürnberg geleitet. Die Raubkriege Ludwig des Vierzehnten und der bedrohliche Einmarsch französischer Truppen in deutsches Gebiet veranlaßte den Prager Postmeister Franz von Prachier am 5. Januar 1689 zu einem Schreiben an den Nürnberger Reichspostmeister H. Jakob Oechsle von Friedenberg, in dem er ihn um beschleunigte Postverbindung zwischen Prag und Nürnberg durch Wiederaufrichtung des alten Ordinarikurses über Amberg ersuchte. Oechsle sollte sich dafür beim Rat der Stadt Nürnberg verwenden. In der Antwort wies der Nürnberger Postmeister darauf hin, daß das Recht Posten anzulegen nicht dem Rate der Stadt Nürnberg, sondern einzig und allein dem Generalpostmeister zustehe. Er wolle sich aber beim Fürsten von Taxis dafür einsetzen, daß der Postkurs „gleichwie vor dem Reichstag gewesen" als Ordinarikurs wieder angelegt werde. Tatsächlich erhielt der Amberger Postmeister den Auftrag, den Kurs wieder in Gang zu setzen und die Verträge mit den Posthaltern zu erneuern. Ab 7. März 1689 lief der Kurs wieder regelmäßig[30]). Aus dem Vorgehen Prachiers, sowie aus der Umleitung der böhmischen Briefe über Regensburg geht hervor, daß das Teilstück des böhmischen Kurses von Amberg über Oberlind — Waidhaus nach dem 30-jährigen Krieg zerfallen war.

Erst im Verlaufe des Oesterreichischen Erbfolgekriegs entstand

---

[27]) 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1931/2, S. 89.
[28]) FZA Regensburg, Post-Visitationen, II. 72. 7.
[29]) Siehe § 25.
[30]) FZA Regensburg, Postkurse II. 55. 9.

der Postkurs über Waidhaus von neuem. Wieder sind es dynastisch Gründe die Ursache der Neuerrichtung: zur Verbindung der ver einigten bayerisch-französischen Armee in Böhmen mit dem kurfürst lichen Hof in München ließ Kurfürst Karl Albrecht von Bayern, de spätere Kaiser Karl VII., einen Kurierdienst verkehren, der seinen We von München über Ingolstadt — Eichstätt — Beilngries — Neumar (Opf.) — Kastl — Amberg — Schmaittenbach (seit 1756 Hirschau) — Wernberg — Witschau — Waidhaus — nach Roßhaupt in Böhme nahm. Noch im Jahre 1742, kurz nach Einrichtung dieses Kurier dienstes, übernahm der Generalpostmeister nach Verhandlungen mi Bayern diese Linie als Extrapostkurs in das Taxissche Postnetz[31] Daneben blieb der alte Kurs Nürnberg — Amberg — Rötz — Böhme bestehen. Die neugeschaffene Verbindung München — Amberg — Böh men hatte die Neuerrichtung der Kaiserl. Reichsposthaltereien Beiln gries, Neumarkt/Opf. und Kastl zu Folge[32].

In Erfüllung des Vertrages zwischen dem Reichspostgeneral und dem kurpfalzbayerischen Hof in Mannheim vom Jahre 1743 wurd ab 1. Januar 1744 die auf dem alten Postkurs Nürnberg — Pra seit ungefähr 1624 bestehende Posthalterei Bachetsfeld nach Sulzba verlegt[33]. 1795 wurde Kemnath bei Fuhrn neuerrichtet, Fuhrn wurd aufgelassen, als neue Zwischenstation wurde die Posthalterei Neun burg v. W. errichtet[34]. Wie so oft erhielt auch hier das Posthalteram ein Gastwirt.

Aus der Wende des 18. Jahrhunderts sind einige Rechtssache über Portofreiheit zweier Amberger Bürger und der kurfürstlichen Ge wehrfabrik daselbst überliefert:

Am 20. September 1799 bat der Landesdirektionsrat von Eisen hut die fürstlich Taxissche Generaldirektion um Gewährung der Porto freiheit, wie er sie vor seiner Versetzung nach Amberg auch in Neu burg a. Don. auf Grund des Postvertrags mit Pfalz-Neuburg von Jahre 1743 genossen habe[35]. Dieses Gesuch wurde abgelehnt. Nac einigen Jahren wurde die Angelegenheit von der Landesdirektion Am berg wieder aufgegriffen, die in einem „Pro Memoria" vom 17. Ma 1802 die Taxissche Generaldirektion um Gewährung des Privileg für Eisenhut ersucht. Die Antwort der fürstlichen Generaldirektio vom 1. Juni 1802 besagt bezeichnend, daß dem Gesuch nicht aus recht lichen Gründen, wohl aber aus Rücksicht auf die kurfürstlich bayerisch Behörde stattgegeben wird.

31) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 21/276; 22/286; 28/389.
32) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.
33) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 25/344.
34) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 28/390.
35) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 40/663

Im folgenden Jahre forderte die kurfürstliche Gewehrfabrik ebenso Portofreiheit für ihre Dienstsachen; die Direktion betrachtete sich als kurfürstliche Behörde im Sinne des bayerisch-Taxisschen Postvertrags von 1784[36]).

Die wachsende Einflußnahme des bayerischen Staates auf die Taxische Post veranlaßte manche Behördenstellen und Beamte, in ihren Forderungen an die Taxische Postverwaltung etwas zu weit zu gehen: So verweigerte 1804 der kurfürstliche Landesdirektionsrat von Maßenbach in Amberg der Generaldirektion in Regensburg den Ersatz des Portos, das die Taxische Post für ihn bei der französischen Postverwaltung gelegentlich der Briefbeförderung durch französisch-Bayreuther Gebiet ausgelegt hatte, wobei er sich auf das „Brieffreythum" bezog. Die fürstliche Generaldirektion ließ daraufhin Maßenbach darauf aufmerksam machen, daß er anscheinend „von den Verhältnissen der conventionellen Brief-Porto-Freithümer nicht vollständig genug unterrichtet seyn dürfte. Dieselben räumen nehmlich denjenigen, welche sie genießen, bloß das Recht ein, ihre Briefe auf die Post geben oder von dieser erhalten zu können, ohne daß sie eine Reichs Post Taxe dafür bezahlen; sie sprechen aber keinesfalls von der Verbindlichkeit los, den Reichsposten jene Auslagen, welche sie auswärtigen Posten dafür baar bezahlen müssen, wieder zu ersetzen . ."[37]).

Bald darauf ging die Thurn-und-Taxische Post in Bayern auf das Königreich Bayern über; am 1. März 1808 wurde Amberg als „kgl. bayerische Postverwaltung" übernommen und dem Kgl. bayer. Oberpostamt Nürnberg unterstellt. Das strenge Durchgreifen der bayerischen Postdirektion gegenüber dem Botenwesen veranlaßte auf der Poststrecke Nürnberg — Amberg den Fußboten Heinrich Steiner in Sulzbach zu einem Gesuch an die Generalpostdirektion vom 14. 9. 1808, in dem er um Bestätigung in seinem Botengewerbe bat. In einer Anweisung der Generalpostdirektion an das Landgericht Sulzbach wird von Steiner gefordert, „daß er seinen Rechtstitel beibringe. In Ermanglung deßen wird das Königl. Landgericht Sulzbach aufgerufen gutächtlich zu berichten, ob deßen Beibehaltung oder neue Anstellung als Amberger Boten neben der Post . . . nöthig seye". Da Steiner den verlangten Rechtstitel nicht beibringen konnte und hauptberuflich als Weber tätig, also auf den Botenverdienst nicht angewiesen war, verfiel sein Gesuch, auch ein späteres von 1815, der Ablehnung[38]).

[36]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 39/658.
[37]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 39/654.
[38]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 6/98.

§ 24

2. Die Poststrecke Augsburg — Prag.

Die Postverbindung zwischen Augsburg und Prag über Aichach, Waidhofen, Geisenfeld, Neustadt a. Don., Saal, Regensburg, Kürn, Bruck, Rötz, Waldmünchen ist der älteste regelmäßige Postkurs durch die Bayerische Ostmark. Dieser Kurs unterstand nicht von Anfang an der Regie des Reichspostgeneralats, sondern wurde vom österreichischen Hofpostamt um 1527[1]) eingerichtet und vom kaiserlichen Pfennigmeisteramt[2]) in Wien unterhalten[3]). Der Grund für den Betrieb gerade dieser Strecke durch die österreichische Hofpost liegt darin, daß in Augsburg (dem Ausgangspunkt des Kurses) neben dem Kaiserl. Reichspostamt auch ein österreichisches Hofpostamt bestand, das die nach den habsburgischen Landen gehenden Postlinien betreute. Auch nach der Belehnung des Grafen Lamoral von Taxis im Jahre 1615 mit dem Reichspostgeneralat wurde an der Regie dieser Postlinie nichts geändert, im Belehnungspatent geschah ihrer auch keinerlei Erwähnung; sie ist anscheinend vergessen worden, sonst hätte der Nachfolger Lamorals, Graf Leonhard von Taxis (1624—1628) sich nicht beim Postmeister Frey in Augsburg am 16. 11. 1627 über den schlechten Zustand dieser Poststrecke beklagt, dem Kaiserlichen Postmeister deswegen bittere Vorwürfe gemacht[4]) und erst dabei erfahren müssen, daß diese Linie gar nicht dem Reichspostgeneralat unterstehe. Der Grund für den kläglichen Zustand des Kurses war finanzieller Art, da das Pfennigmeisteramt herzlich wenig für diesen „Außenposten" tat. 1628 betrug die Höhe der rückständigen Besoldungen der Posthalter allein 2760 fl[5]). Kaiser Ferdinand II. war nicht gewillt, die vernachlässigte und verschuldete Poststrecke zu Lasten seiner Hofpost weiter selbst zu verwalten und bot Gräfin Alexandrine von Taxis, der Verweserin des Generalats seit 1628, am 6. November 1629 an, die zehn Posten von Augsburg bis zum Böhmerwald und ihren „Hinterstand" von 2760 fl. in die Regie des Taxisschen Reichspostgeneralats zu übernehmen. Um der Gräfin die Schuld von 2760 fl. schmackhafter zu machen, wies der Kaiser darauf hin, daß sie nach Uebernahme der Strecke „daß ganze

---

1) In einem von Korzendorfer entdeckten Brief des Pfalzgrafen Friedrich des Weisen an seinen Sekretär Warschitz in Prag vom 25. Sept. 1527 („Arch. f. Postgesch. i. Bay." 1927/2, S. 73) ist von der Mitteilung des Sekr. Warschitz die Rede „das die khönigliche wirde zu Behaim ein post gen Waldmonchen gelegt" habe. Aus der Bezeichnung 'königliche Würde von Böhmen' geht deutlich der Charakter dieser Post als Hofpost der Habsburger hervor; Warschitz schreibt nicht „Kaiser", betont also selbst diesen Charakter.

2) gleichbedeutend dem heutigen Begriff des Finanzministeriums.

3) Brunner, Postgeschichte Bayerns, S. 32.

4) FZA Regensburg, Postkurse, II. 36. 9.

5) FZA Regensburg, Postkurse, II. 36. 7.

Regale cum suo onere ganz ungeschmälert" im Besitze habe[6]). Ehe sich die Gräfin, eine unerschrockene und tüchtige Verwalterin der Reichsposten, entschließen konnte, forderte sie eingehende Berichte vom Kaiserl. Reichspostmeister Frey in Augsburg an, der in zwei Briefen[7]) ausführlich die Verhältnisse auf der Strecke zwischen Augsburg und dem Böhmerwald darlegte. Darin führte er die zehn Poststationen „Aichen, Weidthofen, Geißenfeldt, Neustättl, Sall, Regenspurg, Kirn, Prug, Retz, Waldmünchen" namentlich auf. Ferner wies er darauf hin, daß die Besoldung der Posthalter dem Kaiser zukomme, aber „ungewiß, schlecht, langsam und schwerlich" erfolge. Es herrsche lediglich einiger Durchgangsverkehr, der aber nichts einbringe. Portofreiheit komme wohl nur den Beamten des Pfennigmeisteramts zu, die aber mit ihrem Privileg oft Mißbrauch trieben und in ihren Briefpaketen fremde Postsachen mitschickten. Sodann empfahl Frey die Errichtung eines Formalpostamts in Regensburg. In einem späteren Schreiben[8]) weist Frey auch auf die Beeinträchtigung durch die Nürnberger Boten hin, die wöchentlich über Regensburg, Passau und Linz nach Wien gingen.

Mit der Leitung der Uebernahmeverhandlungen wurde wiederum Coesfeld beauftragt, der sich schon bei Aufrichtung des Kurses Nürnberg — Rötz bewährt hatte. Diesem gelang es hier, vom Kaiser die Uebernahme der geldlichen Verpflichtungen bis Ende 1629 zu erreichen. Den Abschluß der Verhandlungen bildeten zwei Erlasse Ferdinand II. aus Regensburg vom 26. Oktober 1630 an Gräfin Alexandrine[9]) und an Coesfeld[10]), die den rechtlichen Uebergang der Strecke auf Taxische Regie bedeuten. Im ersten Erlaß teilt der Kaiser der Gräfin von Taxis mit, daß er die zehn Posten bis Ende 1629 „kontentieren" (= bezahlen) wolle, vom Jahre 1630 an solle die Strecke dem Reichspostgeneralat einverleibt sein. Coesfeld erhielt in einem eigenen Erlaß die Anweisung, die zehn Posthalter in Eid und Pflicht zu nehmen und das neue Kaiserliche Postamt Regensburg mit einem katholischen Postmeister zu besetzen.

Die gesamte Postlinie zwischen Augsburg und Waldmünchen wurde dem Kaiserlichen Reichspostamt Augsburg unterstellt; Frey regelte zunächst, wie aus einem Bericht an die Gräfin von Taxis vom 13. August 1631[11]) hervorgeht, mit den Posthaltern die Abrechnung. Im gleichen Brief beklagt sich Frey bitter über die Beamten des

---

6) FZA Regensburg a. a. O.
7) vom 12. und 19. Dezember 1629; FZA Regensburg a. a. O.
8) vom 2. Januar 1630 (irrtümlich Schreibfehler Freys: 1629); FZA Regensburg a. a. O.
9) FZA Regensburg, Reichspostwesen I. 4. Reskript Kaiser Ferdinands an Alexandr. v. Taxis.
10) FZA Regensburg, Stationsakt Regensburg, XVI. 37. 3a (alte Abschr.).
11) FZA Regensburg, Postkurse, II. 36. 7.

Wiener Pfennigmeisteramts, da „die Tropfen (in Ausnützung ihrer Portofreiheit) das Einschlagen anderer Leut Briefen nicht lassen könnten".

Trotz der späteren Erhebung des Postamts Regensburg zu einem Oberpostamt blieben die Stationen auf diesem Kurs bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts dem Oberpostamt Augsburg unterstellt. Im Laufe der Zeit gab es einige Veränderungen unter den Posthaltereien; so wurde noch im 17. Jahrhundert die Station Bruck in der Oberpfalz nach Nittenau verlegt, während in Neukirchen-Balbini eine neue Posthalterei angelegt wurde. Die Posthalterei Kürn entging nur auf eine Bittschrift des Grundherrn Frhr. v. Stingelheim hin im Jahre 1762 der Auflösung. Durch sein Versprechen, im Bedarfsfalle mit fünf bis acht Pferden auszuhelfen und die Straße in ordnungsgemäßem Zustand zu halten, erreichte Stingelheim, daß der Auflösungsbeschluß des Generalerbpostmeisters am 16. November 1762 rückgängig gemacht wurde[12]).

Durch eine Entschließung vom 29. August 1807 wurden die oberpfälzischen Poststationen auf diesem Kurs dem damals nur noch formell unter Taxisscher Oberleitung stehenden Oberpostamt Nürnberg unterstellt.

§ 25

3. Der Postkurs Nürnberg — Regensburg.

Ehe die gerade und regelmäßige Postverbindung zwischen Nürnberg und Regensburg über Deining zustandekam, mußten die Postreisenden nach Regensburg den Weg über Amberg und Schwandorf nehmen. Die erste Nachricht von einer derartigen Verbindung über Schwandorf stammt aus den Jahren 1635/36[1]). Erst das Jahr 1663 brachte eine regelmäßige Postverbindung auf der kürzeren Strecke über Feucht — Postbauer — Deining — Parsberg und Laaber nach Regensburg[2]). Die Errichtung eines Postenlaufs auf dieser kürzeren Straße war durch die Wahl Regensburg als ständiger Sitz des Reichstags bedingt. Verwaltungsmäßig unterstand der Postkurs dem Kaiserlichen Oberpostamt Nürnberg, durch das die Posthalter in den oben angegebenen Orten (außer Regensburg selbst) auch besoldet wurden[3]). Im Jahre 1705 wurde dieser Reitkurs zu einem Postwagenkurs ausgebaut[4]). Die 1742 in Neumarkt errichtete Posthalterei hatte keinerlei

---

12) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 22/287.
1) FZA Regensburg, II. 39. 4.
2) Staudenraus a. a. O., Abt. VI., Kurs Nürnberg — Regensburg.
3) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 9/38.
4) Brunner a. a. O., S. 63; Beust a. a. O., Bd. I, S. 154, 155.

Beziehung zum Postkurs Nürnberg—Regensburg, sondern diente nur dem Kurs Amberg — Beilngries — Ingolstadt — München als Halte- und Wechselstelle. Das gute Einvernehmen zwischen dem pfälzischen Herrscher und dem Reichspostgeneralat gerade um die Mitte des 18. Jahrhunderts seit Abschluß der Postverträge von 1730 und 1743 wirkte sich auch dahingehend aus, daß Pfalzgraf Karl Theodor[5]) durch den oberpfälzischen Teil der neuburgischen Lande eine Kunststraße bauen ließ, die von Regensburg über Hohenschambach, Hemau, Daßwang und Deining ihren Weg nahm, auf die Taxis nach ihrer Fertigstellung (1765) den Postkurs verlegte. Die alte und schlechte, mehr nördlich verlaufende Straße verlor ihre Bedeutung. Die Posthaltereien in Laaber und Parsberg wurden nach Hohenschambach und Daßwang verlegt[6]). Die beiden Posthalter von Laaber und Parsberg siedelten nach den neuen Orten über.

Aus dem Jahre 1794 wird überliefert, daß der Postknecht des Posthalters von Postbauer samt seinen Pferden von dem ansbachischen Kastner zu Oberferrieden pfändlich festgenommen wurde, weil der Ortsvorsteher von Postbauer namens Götz (der zugleich Posthalter war) in Postbauer — einem Besitztum des Deutschordens — eine Kalesche des Wirtes Wild in Oberferrieden zurückgehalten hatte[7]). Bei dieser Gelegenheit beschwerte sich Götz nicht bei seiner vorgesetzten Postdienststelle, sondern bei dem Deutschordenspflegamt. Dies wurde ihm vom Oberpostamt Nürnberg sehr verübelt. Es erging deshalb durch die Generalpostdirektion auf Veranlassung des Oberpostamts nicht allein ein Verwahrungsschreiben an den Kastner Brügel in Oberferrieden wegen der Festnahme des Postknechts, sondern auch eine scharfe Verwarnung an den Posthalter Götz, der statt als Posthalter beim Oberpostamt sich als „Dorfshauptner" beim Pflegamt beschwert habe, obwohl es sich um eine reine Postangelegenheit gehandelt habe.

Im Jahre 1809 wurde die Posthalterei Postbauer aufgehoben.

§ 26

4. Die Postverbindungen Regensburg — Eger und Regensburg — Bayreuth.

Die erste Anregung zu einer Verbindung der Reichsstädte Regensburg und Eger ging von dem Kaiserlichen Reichspostmeister Johann Michael Widmann in Eger aus. Er entwarf einen eigenen Kursplan, der viele Märkte, Stifter und Grafschaften in der Ober-

---

5) Zur Kurpfalz gehörten seit 1685 auch die neuburgischen Lande. Karl Theodor von Sulzbach erbte 1742 Kurpfalz—Neuburg und erhielt nach Aussterben der kurbayerischen Linie 1777 sogar auch Kurbayern.
6) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 15/135; PA 30/411.
7) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 40/685.

pfalz dem Postverkehr erschließen sollte. Trotz der Gegnerschaft der Postmeister von Nürnberg und Regensburg ließ sich der Generalpostmeister Eugen Alexander von Taxis auf die nachdrücklichen Vorstellungen Widmanns hin bewegen, die Errichtung des Kurses zu billigen und ihn ab Mai 1699 zunächst auf ein Probejahr in Gang zu setzen[1]). Doch noch vor Ablauf dieses Jahres ließ Taxis den Ordinaridienst einstellen, da die Ausgaben weit über den Einnahmen lagen. Obwohl sich der Postmeister von Eger erboten hatte, den Kurs auf eigene Kosten zu unterhalten, wurde er nur als Extrapostverbindung aufrechterhalten. Der Kurs nahm seinen Weg von Regensburg über Birkensee — Schwandorf — Schwarzenfeld — Wernberg — Weiden — Tirschenreuth — Waldsassen nach Eger.

Noch im Jahre 1699 richtete der Postverwalter Thesing in Weiden an den Stadtrat die Bitte, beim Reichspostamt Regensburg für ihn zu erwirken, das Posthorn führen zu dürfen. Ferner bat er um Ausstellung einer „Attestion respektive gedeylichen Intercession, daß das Werkh umb so viel ehrend und leichter maturiert werden möchte"[2]). Das Posthorn versinnbildete nach außen die Gerechtsame eines Reichsposthalters. Anfangs mußte die Führung des Zeichens eigens erbeten werden, später genügte das schriftliche Patent, das die Freiheit von Weg- und Brückenzoll, von Truppeneinquartierung und anderen Kriegslasten gewährte. Das Posthorn verlor die spezielle Bedeutung und wandelte sich zum Sinnbild der Post überhaupt, das jeder Reichsposthalter ohne weiteres führen durfte. Die privaten Boten und Landkutscher dagegen mußten auch späterhin eigens um die Berechtigung, das Posthorn führen zu dürfen, nachsuchen. —

Wenn auch der Postkurs Regensburg — Weiden — Eger (seit 1707 Fahrkurs) noch 1793 auf Hendschels Postkarte[3]) aufgeführt ist, so hatte er doch nur geringe Bedeutung; der Postreisende benützte viel lieber den Weg über Amberg — Witschau — Waidhaus nach Eger.

Die Postlinie von Regensburg über Amberg nach Bayreuth ist wohl jüngeren Datums, gewann aber als wichtige Verbindungslinie zwischen Leipzig und München ziemliche Bedeutung. Die erste Nachricht vom Plan einer geraden Verbindung zwischen Bayreuth und Regensburg durch die Reichspost taucht in einem Bericht des Regensburger Oberpostmeisters von Sickhenhausen vom 17. März 1718[4]) an den Fürsten von Thurn und Taxis auf. Aus diesem Schreiben geht hervor, daß Fürst Anselm Franz von Taxis auf einen Bericht des

---

[1]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München, PA 15/131; enthält auch Widmanns „Punktation Wegen der angelegten Post zwischen Eger Vnnd Regensburg".
[2]) Reimer in „Arch. f. Postgesch. i. Bay.", 1936/1, S. 340.
[3]) Hendschel J. G. C., Post-Carte von Deutschland, Regensburg 1793.
[4]) FZA Regensburg, Postkurse II. 58. 4.

mberger Postverwalters hin den Postmeister von Sickhenhausen zu inem Gutachten über die Anlegung eines Postkurses Regensburg — mberg aufgefordert hatte. Sickhenhausen schreibt nun:

„..Was..die Estabilirung eines ordentlichen Courses zwischen hier (Regensburg) vnnd Amberg betrifft, so habe ich schon vor villen Jahren darauf gedacht, ..ob hierdurch ein Profit zuerhollen were, aber gefunden, das die wenigen briefferenen kaum so vill ertragen vnnd importiren würden, daß die behörige Spesen auf die Posthalter hiervon bezahlet werden kunnten.."

Bisher wurden den Amberger Boten vom Kaiserl. Reichspostamt Regensburg — eine ganz ungewöhnliche Erscheinung — regelmäßig die Briefe nach Amberg mitgegeben. Es bestand hier also eine Art Vertragsverhältnis zwischen zwei Konkurrenten, dessen Ursache in der fehlenden Postverbindung zwischen der Reichsstadt und der oberpfälzischen Residenzstadt zu suchen war. Diese Amberger Boten erhielten, wie aus dem Bericht Sickhenhausens auch hervorgeht, von der kurfürstlichen Regierung in Amberg eine jährliche Entschädigung und standen „vnter der regierung Schutz". Es handelt sich also hier um vorwiegend Amtsboten einer mit Taxis befreundeten Regierung; aus diesem Grunde läßt sich diese seltsame Erscheinung eher rechtfertigen; denn sonst kämpfte das Generalat ziemlich scharf gegen jede Boteneinrichtung.

Vierundzwanzig Jahre mußten noch vergehen, bis der Plan zur Wirklichkeit wurde. Der 1742 eingerichtete Reitkurs[5]) wurde schon 1747 zu einem Postwagenkurs ausgestaltet[6]) und 1751 bis Hof verlängert. Für den Lauf des Kurses waren von Postamtsadministrator Diez in Regensburg und von Oberpostmeister Haysdorff in Augsburg zwei Vorschläge eingereicht worden: Diez hielt den Lauf über Amberg am günstigsten, Haysdorff befürwortete die Strecke Schwandorf — Pfreimd — Weiden bis Hof. Der Generalpostmeister entschied sich für den Diez'schen Plan und setzte bereits 1747 den Kurs in Gang. Bei dieser Gelegenheit ersuchte Karl Theodor von Pfalz-Sulzbach am 30. Oktober 1747[7]) den Fürsten Alexander Ferdinand von Taxis, die neue fahrende Post auch durch die pfälzische Residenz Sulzbach zu leiten; dieser Vorschlag wurde aber nicht beachtet, der Kurs nahm vielmehr seinen Weg von Regensburg über Pirkensee (seit 1765 Ponholz), Schwandorf nach Amberg. Die Verlängerung über Bayreuth nach Hof erfolgte auf Grund des Postvertrags zwischen Taxis und Bayreuth vom 28. 12. 1750/7. 1. 1751[8]). Zugleich wurden die Posthaltereien Hahnbach, Kirchenthumbach und Creußen errichtet. Die privaten Boten auf dieser Strecke (Amberg — Bayreuth), die bisher den

[5]) FZA Regensburg a. a. O.
[6]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 36|546.
[7]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.
[8]) FZA Regensburg, Posturkunden, Bayreuth, l. 17.; siehe auch § 9.

Postverkehr vermittelt hatten, mußten nach dem Vertrag abgeschafft werden. Weiterhin geduldet wurden natürlich die Amtsboten der verschiedenen Regierungen (Amberg, Sulzbach, Bayreuth). Besonders rege war der Amtsschriftverkehr bei der kurfürstlichen Regierung in Amberg; für diesen umfangreichen Botenverkehr war 1792 eine eigene Botenordnung erlassen worden, die die Strecken, Besoldung und sonstigen Angelegenheiten der Amberger Amtsboten in allen Einzelheiten regelte[9]).

Von jeher war die Taxissche Postverwaltung bestrebt, das private Botenwesen auszumerzen und den amtlichen Botenverkehr möglichst einzudämmen. Die Visitationsberichte des Oberpostamts Regensburg vom Jahre 1784 geben Aufschluß über die lebhaften Klagen der Postverwalter über die Boten und über die „unbefugte Posthornführung" besonders der gutsherrlichen Kutscher; vor allem beklagen sich hier die Posthalter von Schwandorf und Ponholz[10]).

Besonders scharf ging die Taxissche Generaldirektion gegen sich neu ankündigende Boten vor. So hatte im Regierungs- und Intelligenzblatt von Regensburg, Nr. 2 vom Jahre 1807, ein gewisser Medard Kreis eine Anzeige für den Beginn seiner Fahrten zwischen Regensburg und Amberg als „ordinärer fahrender Amberger Bote" gebracht. Sofort sandte die bereits unter bayerischer Oberaufsicht stehende Generalpostdirektion in Regensburg an die Landesdirektion in Amberg ein Schreiben, in dem auf die Nachteile hingewiesen wird, die „eine neue Botenanstellung oder die Erneuerung einer erloschenen Botenconcession dem kgl. Postregal und den von Sr. kgl. Maj. dem Herrn Erbland Postmeister .. übertragenen Rechten" zufügen würde[11]). Ebenso wurde das fürstprimatische Ministerium in Regensburg von der Angelegenheit in Kenntnis gesetzt. In diesem Schreiben wird auf den Postvertrag zwischen Taxis und dem Fürstprimas vom 7. 12. 1806 hingewiesen, der in § 30 bestimmt, daß „an Orten, wo Posten bestehen, weder fahrende noch gehende Boten aufgestellt" werden dürften „und nach Erlöschung der .. Conzession keine neue erteilt" werden sollte. Der gleiche Akt enthält auch die Antwort der oberpfälzischen Landesdirektion, in der es heißt, von der Entstehung einer neuen Botenstelle könne hier keine Rede sein, da das Unternehmen des Kreis schon lange bestehe; doch habe sich Kreis durch die öffentliche Ankündigung im Regierungsblatt gegen die bestehenden Verordnungen vergangen, sodaß „erwogen wird, ob man ihn im Amt belassen solle". Es handelte sich also um einen Boten, der auch den oberpfälzischen amtlichen Briefverkehr vermittelte und daher von der Amberger Regierung (Landesdirektion) gedeckt wurde.

---

[9]) Schroeder in 'Archiv f. Postgesch. in Bayern', 1934/1, S. 23.
[10]) FZA Regensburg, VII. 56. 14. (Kennummer 163).
[11]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 6|87.

V. Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im Gebiete der freien Reichsstadt und später fürstbischöflichen Residenzstadt Regensburg.

§ 27

1. Die mittelalterlichen Boten als Vorläufer der Post.

Die alte Römersiedlung Regensburg, seit 1245 freie Reichsstadt, var bereits im frühen Mittelalter zu einem bedeutenden Handelsknoten-unkt herangewachsen. Als Ausfallstor des Handels nach Südosten und Süden erreichte die Donaustadt im 13. Jahrhundert ihre Blütezeit. Der reiche Verkehr erforderte auch ein weitverzweigtes Nachrichtennetz. In der Frühzeit wurden mit der Ueberbringung einer Nachricht durch en Rat Berittene aus der Bürgerschaft beauftragt, die die „Erberga"[1] ach auswärts an irgend einen Fürstenhof oder an eine andere Stadt u überbringen hatten[2]). Seit 1325 gab es auch besondere „Boten-läufer", die oft sehr weite Botenreisen unternahmen. Die älteste ur-undliche Nachricht über einen Berufsboten[3]) bringt das „Wunden-uch" der Stadt Regensburg; in ihm ist zwischen 1325 und 1350 on „Glaeslein dem poten" die Rede. Diese Boten wurden aber nicht aufend besoldet, sondern erhielten eine jeweilige Weggebühr von drei Pfennig für die Meile, außerdem jährlich eine bestimmte Menge Kleiderstoff zur Fertigung ihrer Botenkleidung. Die Weggebühr er-höhte sich auf sechs Pfennig, wenn die Boten auf Antwort warten mußten. Seit Anfang des 15. Jahrhunderts wurden die Boten mit hölzernen „Botenbüchsen" ausgestattet, die mit dem Regensburger Stadtwappen versehen waren. Diese Botenbüchsen dienten aber nur n der Anfangszeit ihres Gebrauchs tatsächlich zur Aufnahme von

---

1) = ehrbare Botschaft.
2) Vgl. Korzendorfer in „Archiv für Post und Telegr.", 1923, Heft 12, S. 463.
3) Nur die Berufsboten wurden in alten Urkunden, Kirchenbüchern u. s. f. als „Poten" bezeichnet. — S. a. Korzer d. a. a. O.

Briefen, später waren sie für jedermann allein das Zeichen, daß es sich bei dem Träger um einen vereidigten Boten der Stadt Regensburg handelte. Deshalb verkleinerte sich auch die „Büchse“, als sich ihre ursprüngliche Zweckbestimmung gewandelt hatte. Bei der Uebergabe der Botenbüchse an den Boten, also bei der Bestellung zum Botenamt, mußte der Bote eine bestimmte Summe als Sicherheit leisten, die ihm bei der Niederlegung seines Amtes zurückerstattet wurde. In späterer Zeit übernahmen Regensburger Kaufleute, denen aus begreiflichen Gründen viel an einem gutorganisierten Botenwesen lag, die Bürgschaft für den einzelnen Boten. Im Laufe des 16. Jahrhunderts wurden die „Hausgrafen“ mit der Ueberwachung der Boten betraut[4]. Diese Hausgrafen waren von ihrer einstigen Stellung als auswärtige Vertreter der Reichsstadt Regensburg herabgesunken und versahen schließlich nur mehr die Dienste einer Ordnungspolizei. — Es gab sowohl Fuß- als auch Reitboten, ohne daß die Wegstrecke auf die Beförderungsart irgendwelchen Einfluß hatte. Im Gegensatz zu Nürnberg war das Botenwesen im großen und ganzen rechtlich wenig organisiert; Boten, die ständig auf einer bestimmten Strecke eingesetzt wurden, gab es noch nicht. Man muß sich eben vor Augen halten, daß sich in Nürnberg das Botenwesen trotz Taxisscher Post weiterentwickeln konnte und damit auch im Laufe der Zeit rechtlich unterbaut werden konnte, während Regensburg einmal schon fast einhundert Jahre vor Nürnberg mit einer ordentlichen Post vertraut wurde[5]), dann aber auch später der Taxisschen Post nicht so ablehnend gegenüber trat wie der Rat der Stadt Nürnberg.

§ 28

2. Die Zeit der Taxisschen Post in Regensburg.

Die Einführung der Kaiserlichen Reichspost der Grafen von Taxis in Regensburg durch Errichtung eines Kaiserl. Reichspostamts (1630) machte die Stadt Regensburg nicht mit einer ordentlichen Post überhaupt erst bekannt; denn schon ungefähr seit 100 Jahren berührte ein vom Kaiserlichen Pfennigmeisteramt in Wien unterhaltener österreichischer Hofpostkurs Augsburg — Prag die alte Reichsstadt an der Donau. Dieser Postkurs wird auch 1608 im Postkursbuch Codognos[1]) ausführlich beschrieben; dabei wird „Ratisbona“ als Poststation aufgeführt. Für diese Tatsache liegen noch andere Beweise vor: In einem

[4]) Korzendorfer a. a. O., S. 474.
[5]) Postkurs Augsburg — Regensburg — Rötz — Prag, entstanden um 1527 vgl. Ausführungen in § 24.
[1]) Codogno, Nuovo Itinerario delle poste per tutto il mondo, Milano 1608 S. 135 ff.

Brief an die Gräfin Alexandrine von Taxis vom 19. Dezember 1629[2]) gibt der Augsburger Postmeister Frey Auskunft über die Strecke Augsburg — Prag und nennt dabei als Posthalter in Regensburg einen gewissen Wolfgang Thenn. Zugleich schlägt er gelegentlich der Uebernahme des Kurses auf das Reistspostgeneralat die Umwandlung der bisher unter Leitung des österreichischen Hofpostamts stehenden Posthalterei Regensburg in ein Kaiserliches Formalpostamt vor. Gelegentlich des Uebergangs der Poststrecke Augsburg — Prag auf das Reichspostgeneralat[3]) ordnete Kaiser Ferdinand II. in einem Reskript an Alexandrine de Rye, Gräfin von Taxis, die Errichtung eines ordentlichen Reichspostamts in Regensburg an (26. Oktober 1630[4]); denn bei der Uebernahme hatte sich die Verweserin des Generalats verpflichten müssen,

„zue dem endt auch ein Ordentlichen Postambt in Unser und deß heyl Reichs Stadt Regenspurg und anderen Orthen. .“[5])

anzulegen. Am gleichen Tage erging an den Beauftragten der Gräfin von Taxis, Postmeister Coesfeld, ein besonderes Dekret[6]), das Postamt Regensburg zu errichten „und solches mit einem wohl qualificirten Catholischen Verwalter“ zu besetzen. Beide Erlasse wurden in Regensburg selbst angefertigt, da der Kaiser persönlich anläßlich des Kurfürstentages dort weilte. Bereits am 3. November 1630[7]) erfolgte die förmliche Errichtung des Kaiserl. Reichspostamts und die Einsetzung des bisherigen Posthalters Wolff Thenn als Kaiserlicher Postmeister vor dem Notar Caspar Grosser. Die Vollziehung der Urkunde ging unter der Anwesenheit Coesfelds und der „glaubhafften Gezeugen, als dem Erbaren und bescheidenen Hanns Egendorfer Schuhmachern und Georg Schöz päckhen, beede Burger allhier zu Regenspurg. .“[8]) von statten. Thenn wurde von Coesfeld „in Aydt und Pflicht genommen“.

Obwohl der Kaiser für die Stelle des Kaiserlichen Postmeisters in Regensburg ausdrücklich einen guten Katholiken empfohlen hatte — die Reichsstadt Regensburg war evangelisch, die Reichspost bedurfte als politisches Machtinstrument des Kaisers hier erst recht eines katholischen Verwalters —, erhielt der Protestand Thenn dieses Amt, aber sicher nur deshalb, weil Coesfeld keinen anderen geeigneten Mann fand. In den folgenden Jahren hatte auch Thenn wegen seiner Konfession einen schweren Stand gegen die ständigen Versuche des Oberpostmeisters Frey in Augsburg, dem das Postamt Regensburg unterstand, einen

[2]) FZA Regensburg, Postkurse II. 36. 7.
[3]) Siehe § 24.
[4]) FZA Regensburg, Reichspostwesen, I. 4.
[5]) FZA Regensburg a. a. O.
[6]) Abschrift im FZA Regensburg, Postakten, Stationsakt Regensburg XVI 37. 3 a.
[7]) Freytag, „Das Kaif. Reichs-Oberpostamt Regensburg“, S. 12.
[8]) Wortlaut der Urkunde bei Freytag a. a. O., S. 12/13.

Katholiken als Postmeister einzusetzen. Wohl folgte Thenns Sohn Hans Wolf seinem Vater im Amt, hatte aber nur ein Jahr diese Stelle inne, da es Frey schließlich doch gelang, die protestantische Familie Thenn auszuschalten. Als Nachfolger hatte Frey einen Italiener namens Anton de Ponzone, einen treuen Anhänger der Liga, auserkoren. Die evangelische Reichsstadt Regensburg bereitete dem als Postmeister ausersehenen Ponzone alle erdenklichen Schwierigkeiten; man untersagte ihm als Ausländer sogar den Aufenthalt in der Stadt und forderte ihn auf, das Bürgerrecht zu erwerben. Das war in der damaligen Zeit gleichbedeutend mit Glaubenswechsel: Ponzone sollte also evangelisch werden. Dieses Verhalten des Rats gegen den Kaiserl. Reichspostmeister machte ein Eingreifen Ferdinand II. notwendig, der in einem Erlaß 1635 der Stadt Regensburg zur Auflage machte, „dem neuen Postmeister allen Vorschub zu leisten, ihm ein bequemliches Haus und andere Notwendigkeiten gegen leidliche Bezahlung zu verschaffen“[9]). Als Ponzone 1643 das Zeitliche segnete, ließ die Stadt Regensburg in seinem Hause eine Nachlaßsicherstellung vornehmen. Dies bedeutete nach Auffassung des Generalats einen Eingriff in die Rechte des Generalpostmeisters, der eine Beschwerde an den Kaiser zur Folge hatte. Am 11. Februar 1644 forderte Ferdinand III. von der Stadt Regensburg die Rückgängigmachung der Nachlaßsperre[10]).

Auf gute Organisation gerade des Reichspostamts Regensburg legte der Kaiser besonderen Wert, da in den Mauern der Stadt seit 1664 der Reichstag ständig versammelt war. Das Postamt war bald wichtiger Nachrichtenmittelpunkt; im 17. Jahrhundert war gerade hier der Zeitungsdienst schon bedeutender Zweig in der Tätigkeit der Post geworden. Ein Ratsdekret von 1631 verbot sogar das öffentliche Zeitungsablesen im Postamt aus Gründen der öffentlichen Ruhe in der bewegten Kriegszeit. — Die Regensburger Zeitungen wurden nach Bedarf durch das Postamt im Druck herausgegeben. Der Rat hatte dazu seine Einwilligung erteilt, wie aus einem Briefentwurf des Nürnberger Postmeisters Johann Jakob Oexle an seinen Sohn Wolff Antony Oexle, Postmeister von Regensburg, vom Jahre 1686 hervorgeht[11]).

Die Akten des Thurn-und-Taxisschen Zentralarchivs geben Aufschluß über einen Streit zwischen dem Regensburger Buchdrucker Christian Gottlieb Seyfarth und Julius Friedrich Scharfenstein wegen der seit ungefähr 1730 erschienenen Zeitung „Die Wöchentlichen Kurtz ge-

---

[9]) Freytag, „Zur Postgeschichte der Städte Augsburg, Nürnberg und Regensburg“ in 'Arch. f. Postgesch. in Bayern', 1929/1, S. 39.

[10]) Beglaub. Abschrift des Erlasses Ferdinands III. „an die Statt Regenspurg pro relaxatione der angelegten Spörr vber deß Postmaisters Erlassenschafft daselbst“ in Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/96.

[11]) Freytag, „Post und Zeitung“ in 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1928/1, S. 41/42.

faßten historischen Nachrichten mit angefügtem monatlichen Nachtrag", der schließlich beigelegt wurde. Dem Buchdrucker Seyfarth wurde ein kaiserliches Druckprivileg erteilt. Der Privilegierte mußte 19 Stücke seiner Zeitung dem kaiserlichen Hofrat und eines der fürstlich Thurn-und-Taxisschen Kanzlei zur Verfügung stellen; das Oberpostamt Regensburg war verpflichtet, die Zeitungsbeförderung unentgeltlich zu besorgen. Deshalb erging an den Generalerbpostmeister am 7. Januar 1732 ein Erlaß Kaiser Karl VI., in dem von dem Privileg und den Freiexemplaren dem Fürsten Mitteilung gemacht wurde „zu dem Ende, umb sich hürnach der Postfreiheit halber zu achten"[12]).

Am 23. November 1695 wurde als Nachfolger des oben erwähnten Wolff Antony Oexle Georg Anton Frhr. von Sickhenhausen zum Kaiserl. Reichspostmeister in Regensburg durch Fürst Eugen Alexander von Taxis ernannt. Unter seiner tatkräftigen Leitung wurde das bisher schon „dirigierende" Postamt zum Kaiserl. Reichs-Oberpostamt erhoben. Der Bereich des neuen Oberpostamts war nicht allzu groß, 1732 unterstanden ihm nur die folgenden dreizehn Poststationen: Cham, Eggenfelden, Landau, Osterhofen, Passau, Pfatter, Plattling, Ponholz, Schwandorf, Simbach, Stallwang, Straubing und Vilshofen; die auf der Strecke Augsburg — Waldmünchen gelegenen Postorte blieben aber während der ganzen Taxisschen Zeit ständig dem Oberpostamt Augsburg unterstellt. Die Stadt Regensburg selbst war als Sitz des immerwährenden deutschen Reichstags ein Brennpunkt des politischen Nachrichtenverkehrs. Auch ging fast der gesamte Dienstverkehr zwischen Kurbayern und der Oberpfalz über Regensburg. Kurfürst Max Emanuel von Bayern wies dem Reichspostamt Regensburg für die Uebermittlung der kurbayerischen Dienstsachen an die Regierungen in Amberg und Straubing, an die kurbayerischen Gerichte, Maut- und Salzämter eine jährliche Abfindung von 105 Gulden an, die von Sickhenhausen in einem Brief an den Kurfürsten vom 6. Februar 1716[13]) für die Jahre 1704 und 1715 — Emanuel hatte erst 1715 nach Beendigung des spanischen Erbfolgekrieges die bayerischen Regierungsgeschäfte wieder übernehmen können — in Erinnerung bringt.

Aus der „Kayserlichen Reichs-Post-Taxa"[14]) des Oberpostamts Regensburg aus jener Zeit geht hervor, daß damals keine gerade Ver-

---

[12]) FZA Regensburg, III. 20. 1.

[13]) Kreisarchiv München, GR 1220/7.

[14]) abgedr. bei Beust, II., S. 239:
„Kayserliche Reichs-Post-Taxa, Nach welcher sich alle und jede dem Kayserlichen Reichs-Ober-Post-Amt Regenspurg untergegebenen Posthalter wie auch die Courters und andere sich der Post bedienende Personen zu regulieren und was vor das Pferd von einer Station zur andern zu bezahlen seye. Alles nach der unterm 18. October 1698 ausgegangenen und von Ihro Kayserl. Majest. allergnädigst approbirten Post-Tax-Ordnung eingerichtet," — Von einem Postort zum andern war durchschn. 1 fl. zu zahlen.

bindung mit München bestand. Die Linie nach München zweigte erst bei Geisenfeld (Obb.) auf der Poststrecke Regensburg — Augsburg ab.

Im Laufe des 18. Jahrhunderts steigerte sich der Verkehr so, daß 1740 eine fahrende Post nach Nürnberg über Parsberg — Postbauer, 1745 nach Passau und Wien und 1747 nach München über Landshut eingerichtet wurde. Die Eröffnung der neuen Postlinien wurde durch einen Anschlag[15]) am Postamt Regensburg angekündigt. Zu dieser Zeit war Frhr. von Burgau Oberpostmeister, der 1736 dem nur vier Jahre tätigen Oberpostmeister Matthias Wolff im Amt gefolgt war. Burgaus Nachfolger war Franz Joseph Dietterich von Schönhofen, der am 7. Juni 1756 dem Generalpostmeister Alexander Ferdinand von Taxis den Treueid leistete[16]).

Dietterich erließ für das ihm unterstellte Oberpostamt eine eigene Dienstanweisung[17]) für den inneren Dienstgebrauch, deren Inhalt ganz modern anmutet und ein Beispiel für die gute Organisation des Taxisschen Postwesens in jener Zeit ist. In 28 Paragraphen gibt Dietterich Anweisungen über die innere Dienstregelung, Einhaltung der Dienststunden, höfliches Verhalten dem Publikum gegenüber, genaues Ausfüllen der Stundenzettel[18]), ordnungsgemäße Errechnung des Briefportos, sorgfältigen Verschluß der Postschalter; außerdem wird den Postbeamten das Verbot der „Briefeinschlüsse"[19]) eingeschärft und ihnen genaue Kontrolle der Briefsäcke angeraten.

1748 verlegte der Generalerbpostmeister seine Residenz von Frankfurt nach Regensburg; seit dieser Zeit ist Regensburg der Sitz der obersten Thurn-und-Taxisschen Postbehörde. Beide Dienststellen, Generalpostdirektion und Reichsoberpostamt, arbeiteten als Ober- und Unterbehörde getrennt.

Aus einem Schreiben Dietterichs an Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis vom 28. 4. 1768[20]) geht hervor, daß der dienstliche Briefverkehr des Hochstifts Regensburg durch eine jährliche Zahlung von 100 Gulden Abfindung an das Generalat abgelöst wurde.

Seit dem Jahre 1732 waren wohl mehrere Postkurse von Regensburg aus neu eingerichtet worden, die Zahl der Subalternstationen des Oberpostamts hatte sich bis zum Jahre 1793 — wie Hendschels Postorteverzeichnis[21]) beweist — nicht erhöht; sämtliche neuen

---

15) „Avertissement des Kays. Oberpostamts".
16) FZA Regensburg, II. 1. 1 c.
17) FZA Regensburg. Postakten' Regensburg, XVI. 37. 3a.
18) Stundenzettel waren die Begleitscheine für die Ordinaristaffetten, die genaue Abgangs- und Ankunftszeiten aufzeigten.
19) „Briefeinschluß" nannte man die Unterbringung mehrerer portopflichtiger Briefe in einem Briefbeutel, der portofrei ging.
20) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/97.
21) Thurn-und-Taxissche Hofbibliothek Regensburg, P 532.

Poststationen wurden entweder München, Augsburg oder Nürnberg zugeteilt. So war um die Wende des 18. Jahrhunderts Regensburg das kleinste, aber keinesfalls unbedeutendste der Taxisschen Oberpostämter. Ein an sich harmloser Streit zwischen dem Oberpostamt und dem Hochstift um die rechtliche Zuständigkeit in Personalangelegenheiten fand auch seinen Niederschlag in den Akten[22]). Im Jahre 1797 war nach dem Tode einer Magd des Poststallmeisters Goetz auf Veranlassung des Domkapitels in dessen Wohnung eine Nachlaßsperre der wenigen Habseligkeiten dieser Dienstmagd, die an sich Untertanin des Hochstifts war, vorgenommen worden. Das Oberpostamt betrachtete dieses Vorgehen als einen unzulässigen Eingriff in die Jurisdiktion der Taxisschen Post. Oberpostmeister v. Dietterich erhob — die Sache wurde als Präzedenzfall betrachtet — beim Syndikus des Hochstifts Haußer Einspruch, „weil der Syndikus schon vorher dem Oberpostmeister versichert hatte, daß bei dergleichen Fällen weder bei Götz, noch den Seinigen dem Oberpostamt einiger Eingriff in seine Jura zugefügt werden solle". Daran schloß sich eine Denkschrift („Pro Memoria") des Oberpostamts vom 23. 1. 1797. In dem „Gegen-Pro-Memoria" des Domkapitels wurde zur Begründung des Schritts angeführt, die Jurisdiktion des Reichspostamts sei nicht verletzt, da eine Dienstmagd nicht zum Personal des Oberpostamts gehöre. Es folgten noch verschiedene Berichte des Oberpostamts an die Generaldirektion. Die Angelegenheit zog sich hin, auf beiden Seiten zeigte man kein Nachgeben. Schließlich verlief der Streit im Sande.

Man kann daraus ersehen, wie ängstlich die Taxissche Post über ihre Rechte wachte und wie selbst bei geringfügigen Angelegenheiten auch dann kein Fuß breit nachgegeben wurde, wenn das Recht auf seiten der anderen Partei stand.

§ 29

3. Die Ablösung des Postregals in Regensburg.

Der Reichsdeputationshauptschluß des Jahres 1803 brachte auch für Regensburg eine völlige Neuordnung der politischen Verhältnisse: die ehemals freie Reichsstadt fiel an den Fürstprimas und Kurerzkanzler Karl von Dalberg. Von jeher war aber der Kurerzkanzler der Treuhänder und Schutzherr der Kaiserlichen Reichsposten. Daher bestand von Anfang an zwischen dem neuen Regensburger Landesherrn und dem Fürsten von Thurn und Taxis ein gutes Einvernehmen. Die von der Taxisschen Post gegen die Lehenrößler und Hauderer erbetenen Maßnahmen wurden ohne langes Zögern und Bedenken von der neuen Regierung in Regensburg durchgeführt. So erließ die „Churfürstliche Polizey Direktion" bereits am 16. März

---

22) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/97.

1803 im Regierungs- und Intelligenzblatt von Regensburg eine Verordnung[1]), die unter Bezugnahme auf das kaiserliche Patent vom 28. November 1768[2]) bei Strafe den Lehenrößlern verbot, die mit der Reichspost ankommenden Fremden „fortzuführen", ehe diese nicht mindestens drei Tage sich am Ort aufgehalten hatten. Diese Verordnung wurde dem Oberpostmeister Dietterich und dem Poststallmeister Goetz mitgeteilt. Goetz erhielt weiterhin die Nachricht, er könne „bei allenfalls eintretenden Contraventfällen" sogleich die Polizeidirektion Regensburg um Abhilfe ersuchen. Die Staatsbehörden zeigten sich also sehr zuvorkommend der Taxisschen Post gegenüber.

Die politische Gebietsänderung war von den Reichsstiften St. Emmeran, Ober- und Niedermünster in Regensburg ausgenützt worden, um das in Kurmainz den Klöstern gewährte „Postfreythum" mit der Begründung jetzt auf sich zu übertragen, daß die Verwaltung der Stifte von dem kurf. erzkanzlerischen Landeskommissariat übernommen worden sei[3]), das auch im kurmainzischen Gebiete die Aufsicht über die Klöster führe. Ueber diese Anmaßung führt Oberpostmeister Dietterich bei der Generaldirektion am 4. Juni 1803 Klage und wies auf den großen Schaden im Hinblick auf das schon „sosehr ausgedehnte churerzkzl. Postfreythum" hin. Daraufhin erging am 8. Juni 1803 durch die Taxissche Generalpostdirektion eine Verfügung, in der es heißt:

> „Die mit Chur Mayntz bestandene Convention kann um so weniger auf die hiesigen Verhältnisse der Stifter mit dem Churerzkanzler Bezug haben, als in derselben die Freythümer der Collegien in den verschiedenen Churerzkanzlerisch gewesenen Orten und Provinzen bestimmt angegeben sind. Es kann daher denselben kein Freythum zugestanden werden..."[4])

Als durch die Niederlegung der deutschen Kaiserkrone durch Franz von Oesterreich im Jahre 1806 die Kaiserliche Reichspost ihr Ende gefunden hatte und der Fürst von Taxis nunmehr juristisch ein „Privatunternehmer" war, da war der Fürstprimas von Dalberg einer der ersten Souveräne, die mit Taxis Einzelverträge abschlossen. Bereits am 10. August 1806[5]) hatte Karl von Dalberg erklärt, „daß er dem Fürsten von Thurn und Taxis und dessen männlicher Deszendenz die Posten in seinen Staaten als Lehen überlassen werde, um dem Postwesen eine vorzügliche Einheit zu verschaffen". In dem Postver-

---

[1]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/99, 4b.
[2]) unter Kaiser Josef II.
[3]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/102.
[4]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.
[5]) Rübsam in 'Postgeschichtliche Dokumente aus dem fürstlich Turn-und-Taxisschen Archiv', 1909, S. 3.

trag vom 7. Dezember 1806[6]) überließ der Fürstprimas die Posten in seinem Herrschaftsgebiet[7]) (darunter auch Regensburg) dem Fürsten Thurn und Taxis als erbliches Thronlehen. Im Laufe des Jahres 1807 wurde das gesamte Personal des Oberpostamts Regensburg auf die fürstprimatische Lehenspost vereidigt. Die Verpflichtungsurkunden für jeden einzelnen Beamten sind noch vorhanden; es soll hier die des Oberpostmeisters Karg von Bebenburg (seit 1805 im Amt) im Wortlaut angeführt werden:

„Nachdem des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Durchlaucht, als Erb Land Postmeister in denen Landen Seiner Hoheit des Herrn Fürsten Primas mich Maximtlian Freyherrn von Karg von Bebenburg zum Oberpostmeister zu Regensberg in Gemäsheit des von Seiner Hoheit genehmigten Vorschlags aufgestellt, und höchstgedachte Seine Hoheit mich in meinem Amte bestätigt haben, so schwöre ich
dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis als fürstlich Primatischer Erb Land Postmeister und der General Direction der fürstlich Primatischen Posten, in der Verwaltung dieses Dienstes den schuldigen Gehorsam zu leisten, Ihren Schaden zu verhüten, und Ihr Bestes zu befördern, die mir zukommenden Briefe, und sonstigen Effekten an wen immer sie gerichtet seyn mögen, sicher, uneröffnet und mit möglichster Aufmerksamkeit ohne alle Gefährde zu besorgen, den Aufgeber und Empfänger der Briefe und Effekten bey reutenden und fahrenden Posten nicht zu übernehmen, sondern mich allein nach der vorgeschriebenen Taxe zu achten, in Abfertigung der Briefschaften, Estaffetten und Postwägen die festgesetzte Zeit richtig einzuhalten, an die angeordnete Generaldirektion der fürstlich Primatischen Posten Rechnung zu stellen und überhaupts Alles zu leisten, was von einem treuen Diener gefordert werden kann. So wahr mir Gott helf und seine Heiligen.

Regensburg, den 13. Juny 1807.

Maximilian Freyh. Karg von Bebenburg
Hochfürstlich Primatischer Oberpostmeister
und Hochfürstlich Thurn- und -Taxisscher
Hofrath.“ [8])

Die früher einheitliche Thurn-und-Taxissche Generalpostdirektion wurde nunmehr in verschiedene Abteilungen aufgeteilt, da an Stelle der einen Reichspost verschiedene Lehensposten getreten waren.

Bei den verwickelten Herrschaftsverhältnissen der damaligen Zeit nehmen die dauernden Streitigkeiten um die Portofreiheit nicht Wunder: So beschwerte sich am 31. März 1807[9]) der fürstprimatische Landrichter von Wörth, Dr. Wirschinger, bei der Generalpostdirektion über die Sondergebühr, die der Postwagenpacker auch für Amtssachen

---

6) Freytag, 'Zur Postgesch. der Städte Augsburg, Nürnberg und Regensburg' in 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1929/1, S. 48; — Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/102.
7) Frankfurt, Aschaffenburg, Wetzlar, Regensburg, Haupt- und Stammgebiet war Mainz.
8) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 15/127.
9) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 13/102.

berechnet; auch sei er (Wirschinger) der Ansicht, „daß Amts-Expeditionen in Criminal-Sachen oder in causa Domini von den dießeitigen Behörden sowohl, als von jenen im Königreiche Baiern ohne Postgeld übernommen werden müssen". Er bitte die Generaldirektion, eine geeignete Verfügung zu erlassen. In der Antwort vom 18. April 1807 heißt es:

„Von unfürdenklichen Zeiten her genießet der hiesige Postwagen Packer, dem es zugleich obliegt, die mit den Postwägen ankommenden größeren und kleineren Stücke zu bestellen, das Recht, für die Ueberbringung dieser Postwagen Effecten.... bei kleineren Stücken 2 kr und bei größeren 4 kr pr. Stück abzuverlangen und zu erheben... Sicherlich bemerket man, daß die von den fürstlich primatischen Kollegien und Kanzleien in fürstlichen Angelegenheiten unter den gewöhnlichen Amts- und Kanzleysiegeln ausgefertigten Schreiben, Befehle und Expeditionen von der Bezahlung des Briefporto befreyt sind."

Nach dem Postvertrag vom 7. 12. 1806 waren alle Amtssachen, soweit sie die Aufschrift „Landesherrliche Angelegenheiten" oder „causa Domini" trugen, portofrei.

Eine weitere Zwist wegen der Portofreiheit entstand, als der Regensburger Oberpostmeister von Karg Anfang 1808 dem Weihbischof und Konsistorialpräsidenten, Domdechant von Wolf gelegentlich eines Hinweises auf die zu beachtende Unterscheidung zwischen Amts- und Privatschreiben mitteilte, daß das bisherige „Freythum" des Regensburger Domkapitels nunmehr aufhöre, da im Postvertrag vom 7. 12. 1806 das Domkapitel nicht ausdrücklich unter den befreiten Behörden genannt sei, andererseits das „seit uralter Zeit entrichtete Aversum von jährlich 100 fl., bzw. 98 fl. verweigert worden war[10]). Der Domdechant wandte vorerst nichts dagegen ein, schlug sogar einen neuen Abfindungsvertrag vor. Am 12. Februar 1808 mußte Oberpostmeister Karg seiner vorgesetzten Dienststelle berichten: der Syndikus des Domkapitels, Oberlandesgerichtsrat und Rentmeister Mauerer habe mitgeteilt, daß das Domkapitel

„lediglich als ein hochfürstlich primatisches Amt oder eine administrations-Behörde Sr. Hoheit zu betrachten seye, seine sämtlichen Rechnungen und Status monatlich Sr. Hoheit vorlegen müßte, keinen Beamten mehr ohne Höchstderselben Genehmigung annehmen oder entlaßen könne.."[11])

Dazu bemerkt Mauerer, daß die Abfindung nie von Seiten des Domkapitels, sondern immer von Seiten des Hochstifts bezahlt worden sei.

---

[10]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München, a. a. O.
[11]) Bayer. Hauptstaatsarchiv München, a. a. O.

Die beiden Begriffe „Domkapitel" und „Hochstift" seien streng von einander zu scheiden, unter der ersten Bezeichnung sei das Kollegium der Domherrn, unter der zweiten aber der Fürstprimas zu verstehen. Schließlich erklärt Mauerer, daß die von Wolf bezeigte Bereitwilligkeit zur Entrichtung einer neuerlichen Abfindungssumme durch das Domkapitel lediglich seiner „gewohnten Generosität und .. Devotion gegen das hochf. Thurn-und-Taxissche Haus" zuzuschreiben sei. Karg bemühte sich vergeblich, dem Domkapitel seinen anderen Standpunkt klarzulegen. So folgte denn am 13. Februar schon eine Anweisung der Generalpostdirektion, in der es heißt:

> „Man kann von dem Grundsatz nicht abgehen, daß nur jene... Stellen, Aemter oder Personen das Brieffreythum genießen sollen, welche in der von dem Staatsministerio S. Hoheit des Fürstprimas übergebenen Liste ausdrücklich benannt sind".

Inzwischen hatte Fürst Karl Alexander von Taxis am 28. Februar 1808 die Zessionsakte unterzeichnet, durch die er die volle Posthoheit in Bayern dem bayerischen König überließ[12]). In München wurde nun eine eigene Generaldirektion der bayer. Posten errichtet, die ab 1. Juli 1808 in Tätigkeit trat[13]). Die in Regensburg verbleibende Generaldirektion behielt — weiterhin unter Taxisscher Hoheit — als Wirkungskreis die Verwaltung der Lehensposten bei. — Am 1. März 1808 übernahm der König die Postregie in den bayerischen Landen; das Oberpostamt Regensburg, das auf fürstprimatischen Boden inmitten des bayerischen Gebietes lag, war dem bayerischen König und seinem Staatsminister Montgelas ein Dorn im Auge. Aus diesem Grunde wurde bereits im Erlaß über die Uebernahme der Postregie in Bayern vom Jahre 1808 des Oberpostamts Regensburg gedacht und unter der Drohung der Abriegelung vom Verkehr dem Fürstprimas ein Vertragsentwurf unterbreitet. Der betreffende Abschnitt des Allerh. Erlasses lautet:

> ..„In Ansehung der isolirten Lage der Stadt Regensburg, welche überal und auf die bedeutenste Entfernungen von Unserem Gebiet umgeben ist, tritt aber der Umstand ein, daß alle dahin gehende oder daher kommende Correspondenz und Postwagens Effekten allergrößten Theils allein auf Kosten Unserer Posten befördert und transportirt werden, ohne daß das Oberpostamt zu Regensburg hiefür einen gegenseitigen Vorteil Unserm Postaerar gewähren kan. Wir können daher dieses .. künftig nicht mehr bestehen lassen. . ., auch wären Wir in Stand gesetzt, durch die Errichtung eines Postamts zu Stadt am Hof (bayerisches Gebiet!) und durch die Umleitung aller Postbeförderungen, welche dermahlen Regensburg passieren, dem Oberpostamt Regensburg fast alle Einnahmen und Vortheile zu entziehen.

[12]) Heut, 'Die Uebernahme der Taxisschen Posten in Bayern durch den Staat' 1925, S. 107.; Brunner, Postgeschichte Bayerns, S. 121.
[13]) Heut, a. a. O., S. 110.

Die hohe Achtung aber, welche Wir für . . den . . Fürsten Primas tragen und die Rücksicht welche Wir dem Publicum der Stadt Regensburg eintretten zu lassen geneigt sind, bestimmt Uns den Weg einer Uebereinkunft vorzuziehen . . .

Die Haubt-Bedingungen . . . glauben Wir dahin sezen zu müsen:

1mo) Die Gerechtsame, welche dermahlen dem Fürsten von Thurn und Taxis als fürstl.: primatischen Erbland Post Meister bey dem Oberpostamt Regensburg zustehen, werden künftig durch Unsere General Post Direction ausgeübt.

2) Das bey dem Oberpostamt Regensburg angestelte Personal wird entweder im Dienste beybehalten, oder demselben das Dienst Einkommen zugesichert.

3) Wen eine neue Dienstanstellung nothwendig wird, oder nach Unserm Ermessen erforderlich werden dürfte, so wird das hiefür ausgewählte Subject nur nach vorgängiger Comunication Unserer General Direction mit dem fürstl. primatischen Ministerio für den Dienst bestelt werden.

4) Es bleibt Uns überlaßen einen Post Oberbeamten anzustellen, welcher die Inspection über das Ober Postamt führt und welcher hinsichtlich der jurisdiction und unterthans Verhältnisse in jene Kategorie komt, in welcher unsere in der Stadt Regensburg befindliche Mauth-Beamte stehen.

5) Bey dem Oberpostamt Regensburg werden die in Unserm Königreiche jedesmahl vorschriftliche Post Taxen und sonstige Post reglements gleichfals befolgt.

6) Von dem nach Abzug aller Unkosten bleibeuden reinen Ertrag der reuttenden und fahrenden Post zu Regensburg wird der 6te Theil an das Postaerar des Herrn Fürsten Primas abgegeben werden, so lange die dermahlige und durch den Vertrag bestimmte Verhältniße bleiben.

7) Die Brief Porto Freyheit für den Herrn Fürsten Primas, für dessen Ministerium, für die wirkliche Chefs der Departements und in allen wircklichen Dienst Sachen gestehen Wir in dem ganzen Umfang unserer Posten zu.

8) Die Postwagen und Postamt Requisitten bey dem Oberpostamt Regensburg werden um den Schätzungspreis abgelöst werden. [14])

Mit diesem Entwurf wurde dem Fürstprimas gleichsam die Pistole vor die Brust gesetzt. Der bayerische Staat, vor allem Minister Montgelas, konnte sich diesen Ton ja erlauben, da hinter ihnen der mächtige Franzosenkaiser stand und Dalberg nur ein Schattenregent war. Was blieb dem Fürstprimas also übrig als diesen Vertragsentwurf vorbehaltlos am 5. Mai 1808 zu unterschreiben[15]). Die Stimme des Fürsten von Taxis war ja sowieso schon ausgeschaltet. Am 9. Februar 1810 fiel Regensburg in die Hand Napoleons. Am selben Tage wurde dem Oberpostamt eröffnet, daß das Fürstentum Regensburg an den Divisionsgeneral v. Compas als Bevollmächtigten des Franzosenkaisers übergeben worden sei und daß das Oberpostamt bis auf weiteres die Geschäfte fortzuführen habe[16]). Weitere

---

14) Abschrift des Erlasses in: Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 16/159. Die Abschrift wurde dem bayerischen Vertreter beim fürstprimat. Hof, Geheimrat von Zwak in Wetzlar, übersandt mit der Aufforderung, dem Fürstprimas davon Eröffnung zu machen.

15) FZA Ausstellungsnummer 184 (gel. der Oberpf. Kreisausstellung 1910); s. Rübsam, 'Postg. Dokum. aus d. FZA.

16) FZA Regensburg, Ausstellungsnummer 186 (gel. der Opf. Kreisausstellung 1910), siehe Rübsam, 'Postgesch. Dokumente aus dem FZA'.

Schritte gegen das Oberpostamt wurden nicht unternommen, da dieses ja seit dem Abkommen vom 5. 5. 1808 praktisch bereits unter bayerischer Verwaltung stand, Bayern aber mit Napoleon verbündet war. Bald darauf überließ Napoleon Stadt und Stift seinem Bundesgenossen, dem König von Bayern. Der Regensburger Oberpostmeister Maximilian von Karg wurde vom Fürsten von Thurn und Taxis daraufhin am 22. Mai 1810 seiner Dienstpflichten als Hoheitsträger der fürstprimatischen Lehnspost entbunden[17]) und wurde mit allen Oberpostbeamten und -Angestellten in königlich bayerische Dienste übernommen.

Am 23. Juli 1810 wurden die oberpfälzischen Poststationen dem Oberpostamt Regensburg unterstellt[18]). Seit 1811 stand Karl von Baligand an der Spitze des kgl. Oberpostamts.

Das Oberpostamt wurde am 31. 12. 1826[19]) in ein Postamt umgewandelt, am 12. 6. 1834 aber wieder zum Oberpostamt erhoben[20]) und ihm wieder 58 Postorte unterstellt. Zum Oberpostmeister wurde der bisherige Bamberger Postmeister Anton von Grafenstein ernannt.

---

17) Freitag in 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.', 1929/1, S. 48.
18) Regierungsbl. 1810, S. 1283, Regensburg unterstanden 60 Postorte.
19) Verordnung der Gen.-Postdir.
20) Regierungsbl. 1834, S. 850.

V. Durchführung und Auswirkung des Postregals in Niederbayern.

§ 30

1. Entstehung der niederbayerischen Postkurse und die Beeinträchtigung der Reichsposten durch die Boten.

a) Regensburg—Passau.

Die Donau, von jeher Wegweiser nach dem Südosten, wies auch dem Verkehr bestimmte Bahn. Als Kriegs- und Friedensstraße hatte die „Nibelungenstraße" seit altersher große Bedeutung. Sie benützten auch die Kuriere, die zwischen Nürnberg und Wien den kaiserlichen Staffettendienst besorgten. Die älteste Nachricht einer Postverbindung zwischen Nürnberg und Wien stammt aus dem Jahre 1522. Wie so oft gebot auch hier der Krieg die Anlegung eines „Postenlaufs": Der Türkenkrieg veranlaßte Kaiser, Kurfürsten und Stände auf dem Reichstag zu Nürnberg 1522 zu beschließen:

> es „sollen zwischen Nürnberg und Wien mittlerzeit des Tages Post in gelegene Orte geleget werden, darauf sie zu iederzeit ... eilends und förderlich unsern Stadthalter anhero gen Nürnberg zu wissen thun und deßhalb weitern Bescheid erlangen sollen."[1])

Wenn man auch nicht bestimmt weiß, ob dieser Kurs seinen Weg durch das Donautal über Passau nahm, so spricht doch die geographische Lage sehr für diese Annahme. Allerdings ist es sehr unwahrscheinlich, daß der Kurs von Taxis angelegt wurde, war doch der Graf von Taxis zu jener Zeit nur spanisch-niederländischer Postmeister. Es handelte sich hier sicher um einen vorübergehenden, aus der Not der Zeit geborenen amtlichen kaiserlichen Staffettendienst, der der Allgemeinheit ganz und gar nicht zugänglich war.

Jedenfalls besorgten bis zur Errichtung eines Taxisschen regel-

[1]) Beust I. S. 102; Stängel, 'Das Deutsche Postwesen in gesch. u. rechtl. Beziehung', 1844, S. 6; — Flegler, 'Zur Gesch. d. Post' 1858, S. 35.

mäßigen Postdienstes die Nürnberger, Regensburger, Linzer und Wiener Boten den amtlichen und privaten Briefverkehr durch das Donautal[2]).

Und wieder muß der Krieg Anlaß zur Errichtung eines Postdienstes zwischen (Nürnberg—)Regensburg — Passau(—Wien) gegeben haben, wie aus einem Schreiben Kaiser Ferdinand III. an den „Edlen Vnnsern Erb General Postmaistern vnd lieben getrewen Lamoral Claudius Franziskus Graffen von Taxis" aus Linz vom 10. August 1648[3]) hervorgeht, in dem sich der Kaiser über die schlechte und langsame Beförderung der Post auf der Strecke Regensburg — Passau beklagt. Dieses bedeutsame Dokument soll im Wortlaut angeführt werden:

„Ferdinand der Dritte von Gottes gnaden Erwolter Römischer Kaiser zu allen Zeitten Mehrer deß Reichs.

Edler lieber getrewer, Du erinnerst Dich, waß Wir Dir noch vor disem zu Vnderschiedlich mahlen anbevohlen haben, daran zusein, damit die Posten, sonderlich wan Wir Vns mit Vnser Kays. Hofstatt alhir zu Linz befinden, oder man sonst wegen Feindtsgefahr sich der gelegten ordinari Poststraßen nit gebrauchen kan, zwischen Regenspurg vnd Passaw besser bestelt vnd die Posthalter in Bayern mit einer ordentlichen Besoldung versehen werden möchten.

Wan Wir nun sowohl vor diesem alß auch aniezo vnd die Zeit here, das Wir Vns alhir aufhalten, wahrgenommen, das aber deretwegen die ordinari so schlecht vnd langsamb befürdert wirdt, weill man erwelten Posthaltern entweder ganz vnd zumahlen kein besoldung gemacht, oder doch Ihnen darmit auß zu kommen vnd die Posten mit Essen vnd Leuthen zu bestellen einmahl vnmöglich fallen will. Vnd aber auf dieser weiß Vnser vud des allgemeinen wesens Dienst nit befürdert wirdt.

Hierumb so haben Wir Dir hiemit nochmals genedigst anbevehlen wollen, das Du . . weiterer verfügung thuest, damit die Posten hinfüro besser bestelt, die iehnige welche bihero das Ihrige zu deren befurderung trewlich gethan, mit einem ordentlichen deputat versehen, vnd im vbrigen solche anstalten gemacht werden: Auch die Ordinari, welche aniezo am Mitwoch vnd Samstag auß dem Reich vnd Zumahl von Münster vnd Oßnabrügge alhir anlangt, gleich: oder Diensttages vnd Freytages vnfehlbar vnd bey Zeiten einkommen möge.

In deme volbringest Du Vnsern genedigsten willen vnd meinung vnd Wir seint Dir mit Kaiserl: Gnaden gewogen.

Geben auf Vnserm Schloß zu Linz den Zehenden Augusti Anno Sechzehnhundert Acht und Vierzig, Vnserer Reiche des Römischen im zwelfften, des hungarischen im drey vnd zweinzigisten vnd des Behaimbischen im Ein vnd zweinzigisten
(gez.) Ferdinand

A: Ferdinand graff Schurt

Ad mandatum Sac. a.
Maiestatis proprium
Wilhelm Schröder."

---

[2]) Vgl. Hald, 'Alt-Nürnbergs Verkehrswesen seit Mitte des 14. Jahrhunderts', 1929, S. 321, 323.

[3]) FZA Regensburg, Ausstellungsnummer (1910) Nr. 68, ohne weitere Signatur.

Aus dieser kaiserlichen Anweisung an den Generalpostmeister geht hervor, daß seit längerem ein Taxisscher Postdienst zwischen Regensburg und Passau lief. Das Jahr der Entstehung ist nicht mehr genau festzustellen, man kann jedoch mit Fug und Recht die Jahre zwischen 1630 (Errichtung des Kaiserl. Reichspostamts in Regensburg) und 1634 (erste Erwähnung des „Posthauses" Passau[4]) als Entstehungszeit annehmen.

Ein altes Kursbüchlein, das 1709 in Hamburg erschien, spricht von der 1698 entstandenen Reitpost Hamburg — Hof — Nürnberg[5]) und ihrer Fortsetzung über Regensburg, Straubing, Passau nach Wien[6]). Die Strecke Regensburg — Passau war also ein wichtiges Verbindungsstück dieses Kurses Nord—Südost. Eine Bestätigung für diesen Reitpostkurs auf der Strecke Regensburg — Passau gibt die Kaiserliche Reichspost-Taxordnung des Oberpostamts Regensburg vom 18. 10. 1698[7]), die auf der „Straß nacher Passau" folgende Postorte angibt: Pfatter, Straubingen, Plattlingen, Vitzhoffen und Passau.

Im Oesterreichischen Erbfolgekrieg (1742—1748) vermittelte der Generalpostmeister einen Feldpostverkehr zwischen dem Hauptquartier der ungarischen Armee in St. Martin über Passau nach Regensburg, wie aus einem Schreiben des ungarischen Heerführers Graf von Batthyanyi an den Regensburger Oberpostmeister von Burgau vom 10. Febr. 1745[8]) hervorgeht, in dem er den Brief Burgaus vom 5. Januar bestätigt, „woraus (er) mit ganz ausnehmendem Vergnügen die aus gelegenheit der von Passau Jennseits der Donau bis Regenspurg antragenden ordentlichen Posts-Regulirung zu Beförderung allerhöchst königl. (ungarischen) Dienstes Veranlast geneigte dispositionen des Herrn fürstens von Thurn und Taxis vernohmen habe". Er bedankt sich weiter dafür, daß Burgau einen eigenen Postoffizial „zur behörigen Einrichtung diser neu anstellenden Post-Stationen aigends abzusenden beliebet haben". Am 19. Februar[9]) berichtet von Burgau dem Fürsten von Thurn und Taxis die Antwort Batthyanyis und die Einrichtung dieses „neuen Post Courses von Regensburg über Kürn—Falckenstein nach Paßau". Dieser Kurs benützte also nicht durchwegs die alte Donaustraße, sondern machte infolge des Krieges einen Umweg durch den Bayerischen Wald. Aus Burgaus Bericht geht auch hervor, daß man infolge des Kriegs die Wiener Depeschen nach Regensburg bisher durch Böhmen über den alten Postkurs Prag — Waldmünchen —

---

[4]) Auszug aus alten Passauer Postakten, Nr. 1, in: Kreisarchiv München, GR 1225/51.
[5]) Siehe § 13.
[6]) 'Arch. für Post und Telegr.', 1913/Heft 8, S. 253.
[7]) Beust II, S. 239.
[8]) FZA Regensburg, Postkurse II. 58. 4. (Ausstellungsnummer 128).
[9]) FZA Regensburg, a. a. O. (Ausstellungsnummer 129).

Regensburg gab. Dieser neue Kurs mit dem Umweg über Falkenstein war eine reine Feldpost, die Burgau in Verbindung mit dem ungarischen Feldpostmeister Consony ins Leben rief. Die Posthalter auf dieser Strecke erhielten ein von Batthyanyi ausgestelltes Patent „zu ihrer Sicherheit und befreyung" von Kriegslasten. Zu einem Zuschuß zu ihrer Besoldung verstand sich Batthyanyi nicht, sondern versprach nur, „die Staffettengelder monatlich durch das königliche (ungarische) Feldpostamt denen Posthaltern richtig abführen zu laßen"[10].

Mit Aenderung der Kriegslage und Abzug der Truppen aus dem Donaugebiet muß auch dieser Notkurs wieder eingegangen sein; jedenfalls wurde der alte Postkurs über Pfatter — Straubing — Plattling — Vilshofen — Passau nach Wien laut einer Ankündigung des Reichsoberpostamts Regensburg am 1. August 1745[11]) zu einem täglichen ausgebaut. Am 20. Mai 1748 wurde ein Ordinari-Postwagen von Wien nach Regensburg in Gang gesetzt[12]).

b) (München) – Landshut—Straubing—Cham – Prag.

Schon im Jahre 1608 erhalten wir in Codognos Reisehandbuch[13]) Kenntnis von einer „Poststrecke" Prag — Mailand, die über Pilsna (Pilsen), Fort (Furth im Wald, Cam (Cham), Stolvon (Stallwang), Straubin (Straubing), Laibelfin (Leiblfing), Sofftorff (Hofdorf), Lanzot (Landshut), Hafstian (Kufstein) Insprugh (Innsbruck) nach Italien führt. Um einen Taxisschen Postkurs im üblichen Sinne handelte es sich hiebei nicht, da Codogno mit dem Ausdruck „poste" nur die Gelegenheit zum Pferdewechsel bezeichnen will, deren Kenntnis für den Reisenden der damaligen Zeit der schlechten Wegverhältnisse und der geringen Ortsdichte halber unumgänglich war. Mehr denn 150 Jahre dauerte es, bis diese Reisestraße Codognos zu einem wirklichen Postkurs unter Taxisscher Leitung ausgebaut wurde. Die Taxordnung des Oberpostamts Regensburg vom Jahre 1698[14]) erwähnt noch nichts von der Poststrecke Landshut — Straubing — Cham. Auch in der Aufstellung der dem Oberpostamt Regensburg unterstehenden Poststationen vom Jahre 1732[15]) ist noch nicht von Cham, Stallwang, Postau, den späteren Posthaltereien an diesem Kurs die Rede. Erst im Jahre 1741/42 wurde ernstlich die Errichtung eines Postkurses zwischen Straubing und Cham erwogen. Die kurbayerische Regierung, besonders der geh. Ratskanzler

[10]) FZA Regensburg, a. a. O.
[11]) 'Arch. f. Postgesch. i Bay.', 1929/1, S. 42.
[12]) Rübsam, 'Postg. Dok. des FZA', 1914, Nr. 165.
[13]) Codogno a. a. O., S. 174, 239.
[14]) Beust II., S. 239.
[15]) ‚Archiv für Postgeschichte in Bay.', 1929/1, S. 46.

v. Unertl betrieb, wie aus einem Schreiben der Postmeisterin Anna Clara von Oexle an den Fürsten von Taxis vom 14. November 1741[16]) hervorgeht, eifrig die Anlegung eines Postkurses von Straubing nach Cham und hatte sich bereits mit der Taxisschen Verwaltung, besonders dem zuständigen Oberpostamt Regensburg, ins Benehmen gesetzt. Der soeben ausgebrochene Oesterreichische Erbfolgekrieg erforderte dringend einen Kurierdienst auf dieser Straße. Die Entwicklung der Kriegslage ließ die Verhandlungen auf einige Monate ins Stocken geraten; erst im Mai des folgenden Jahres tauchte der Plan von neuem auf: So berichtete der Regensburger Oberpostmeister von Burgau am 30. Mai 1742[17]) an seinen Fürsten, der kaiserliche (und bayerische) Feldmarschall v. Törring habe schriftlich an ihn gelangen lassen, daß „die Dienste und das Interesse des Kaisers[18]) zu schleuniger Beförder- und Spedirung derer von Straubing über Cham und Furth nacher Böhmen et vice versa gehenden Couriers und estaffetten unausweichlich ererfordere, eine unterlegte Post zu Conzell oder Stallwang anzulegen"[19]). Am 19. Mai hatte sich Burgau persönlich in das kaiserliche Hauptquartier nach Straubing begeben und Törring vor Augen gehalten, wie „beschwerlich zu paßirn und ein für allemahl für eine beständige Straße nicht practicabel" diese Strecke sei[20]). Törring aber war auf der Anlegung des Postkurses bestehen geblieben und Burgau durfte sich als Kaiserlicher Oberpostmeister dem kaiserlichen Befehl nicht offen widersetzen. Daher ordnete er zwei Postbeamte ab, die diese Strecke in Augenschein nehmen und geeignete Leute als Posthalter vormerken sollten. Burgau mußte seinem Fürsten aber berichten, daß die Straße bereits eine Wegstunde nach Straubing so schlecht sei, daß er bei Törring habe beantragen müssen, dieser solle strikte Anweisung an die Pfleggerichte zur Ausbesserung der Straße ergehen lassen. Törring sei diesem Wunsche nachgekommen; nunmehr stelle er — Burgau — dem Fürsten anheim:

> „obe die zu Conzell und Cham außersehenen zwei neuen Posthalter auffgenommen und mit behörigen Instructionen und Patenten versehen oder ein anderes resolviret werden wolle... Ob nun diese neue außersehene route .. in einen gang kommen und bleiben oder bey ... erfolgendem ruhe Stand u: da Ihro Kayserl. Mayt: in höchster Persohn wieder im Land residirn werden, alß unnöthig selbsten abthun, oder bei ... rauhen Witterungen, wiederum von sich selbsten ins stecken gerathen werde, hanget von der künftigen Zeit und Erfahrung ab.."

---

16) FZA Regensburg, VII. 56. 8. (Ausstellungsnummer 123).
17) FZA Regensburg, Postkurse II. 57. 5.
18) Kaiser Karl VII. (1742—1745).
19) Stallwang auf halber Strecke zwischen Straubing nnd Cham.
20) FZA Regensburg, VII. 56. 8.

Fürst Alexander Ferdinand, den Kaiser Karl VII. zum Obersthofpostmeister[21]) ernannt hatte, konnte nicht anders als seinem hohen Gönner Entgegenkommen zu zeigen. Trotz der ganz ungewissen Lage — Karl VII. war durch österreichische Truppen sogar aus seinem Stammlande Bayern vertrieben worden — wurde der Postkurs in Gang gesetzt und nach Kriegsende als ordentlicher (aber nicht regelmäßiger) Postkurs fortgeführt; denn am 12. März 1753 — fünf Jahre nach Friedensschluß — richtete Graf Törring ein Gesuch an den Fürsten von Taxis, in dem er ihn um Verlegung der Post von Ergoldsbach[22]) nach Mengkofen bat[23]), da er dort sein Gut hatte. Taxis kam auch diesem Wunsche nach. Kurfürst Max Joseph von Bayern ersuchte dabei den Generalerbpostmeister am 2. Dezember 1755 um Errichtung der Poststationen Cham, Stallwang und Mengkofen[24]). Alexander Ferdinand zeigte sich hier auch entgegenkommend, schlug dem Kurfürsten selbst sogar die Anlegung einer Mittelstation in Au (Postau) vor[25]). Aus einem Dankschreiben Törrings vom 26. Mai 1756 kann man entnehmen, daß diese Posthaltereien inzwischen eingerichtet wurden[26]). Es muß sich hier aber nur um einen Gelegenheitspostkurs gehandelt haben; denn am 9. September 1764 beklagte sich die Regierung zu Straubing beim bayerischen Kurfürsten über den Umweg der Post nach München über Regensburg[27]). Der Kurfürst gab die Klage an Taxis weiter, der daraufhin 1765 einen regelmäßigen Postkurs zwischen Cham — Straubing und München einrichtete[28]). Der Fürst von Thurn und Taxis war also eifrigst bemüht, dem bayerischen Herrscher in jeder Weise entgegenzukommen.

Bis in die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts bestand der Kurs Landshut — Straubing — Cham unverändert als Reitpost. Noch 1801 wurden die Posthalter von Au, Mengkofen, Stallwang und Cham bei der Generalpostdirektion eindringlich vorstellig, um den Ausbau der Strecke zu einem Postwagenkurs zu erreichen[29]). Sie begründeten ihr gemeinsames Gesuch damit, daß „nicht einer, sondern zwei Straubinger Bothen nach München fahren; der eine ist Regierungsboth, der

---

[21]) Karl VII, zugleich Kurfürst von Bayern, unterbrach nach langer Zeit wieder einmal die Reihe der Habsburgischen Kaiser, deren Hofpostmeister die Grafen von Paar waren. Karl VII. regierte nur drei Jahre als Deutscher Kaiser (1742—1745).

[22]) Der Feldpostkurs zweigte bei Ergoldsbach, nördlich von Landshut, nach Straubing ab.

[23]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 26/364.

[24]) Aretin, „In Betref des Postwesens in Bayern“, 1799, § 82, abgedr. in 'Arch. f. Postgesch. in Bayern', 1927/1; S. 64.

[25]) Aretin a. a. O.

[26]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.

[27]) Kreisarchiv München, GR 1226/101.

[28]) Kreisarchiv Mchn. Gr 1227/130. — Die Verbindung Landshut—München war schon 1705 entstanden.

[29]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 36/540.

andere Rentamtsboth". In jener Zeit konnte jedoch Taxis nicht mehr viel gegen Amtsboten unternehmen, deshalb mußte die Bittschrift der Posthalter am 26. Januar 1802 der Ablehnung verfallen.

c) Regensburg—Landshut.

Verhältnismäßig spät kam eine geradlinige Postverbindung zwischen Regensburg und Landshut über Ergoldsbach zustande. Erst im Jahre 1747 gelegentlich der Verhandlungen über die Verbesserung der Postverbindung Dresden — München zwischen Beauftragten des bayerischen Kurfürsten Max Joseph III. und dem Generalat konnte Taxis diesen Postkurs einrichten. Von Anfang an wurde auf der Strecke ein Postwagen eingesetzt, der seinen Weg von München über Landshut, Ergoldsbach, Buchhausen, Eglofsheim, Regensburg nach Bayreuth — Hof — Dresden nahm[30]). Die neue Postkalesche wurde von der Bevölkerung freudig begrüßt und eifrig benützt.

d) Die übrigen niederbayerischen Postkurse.

Die Verbindung von Straubing über Landau an der Isar, Simbach, Eggenfelden nach Marktl ist im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts durch Taxis eingerichtet worden, da bereits im Jahre 1732 die Orte Landau, Simbach und Eggenfelden in einer Aufstellung als dem Oberpostamt Regensburg untergebene Posthaltereien angegeben werden[31]). Der Postkurs war aber nicht von allzu großer Wichtigkeit; mehr Bedeutung noch hatte die Postverbindung zwischen Landshut und Altötting über Vilsbiburg, die um 1760 entstanden sein muß[32]) und den Verkehr nach Salzburg vermittelte.

Nach Hendschels Postorteverzeichnis von 1793[33]) unterstanden die niederbayerischen Posthaltereien im allgemeinen dem Kaiserl. Reichs-Oberpostamt Regensburg; lediglich Landshut, Au (Postau), Ergoldsbach, Mengkofen und Vilsbiburg gehörten zum Oberpostamt München, Saal und Neustadt a. Don. waren Augsburg unterstellt.

e) Beeinträchtigung der Reichsposten in Niederbayern [34]).

Die verhältnismäßig späte Erschließung Niederbayerns durch die Taxische Post begünstigte in besonderem Maße die Entwicklung des privaten Boten- und Haudererwesens. Lehenrößler, Hauderer,

30) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 36/546.
31) 'Arch. f. Postgesch. in Bay.', 1929/1, S. 46.
32) Vilsbiburg nach den dem Verf. vorl. Akten zuerst 1763 erwähnt: Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 34/486.
33) in der Thurn-und-Taxisschen Hofbibliothek Regensburg, P 532.
34) Beachte hier auch die §§ 31 und 32.

Krachsenträger und vor allem die „Fließsteiner"[35]) gaben auch bei Einrichtung der Kaiserlichen Reichsposten ihre seit alter Zeit erworbenen Gerechtsame nicht ohne weiteres preis und gerieten oft in Streit mit den Kaiserlichen Posthaltern. Dazu kam, daß die Städte Landshut und Passau ein schon in früher Zeit wohlorganisiertes Amtsbotenwesen aufgebaut hatten, das ebensowenig der Taxisschen Post weichen wollte.

So mußte schon bald nach Einrichtung der Reitpost Regensburg — Straubing — Wien im Jahre 1642 der Regensburger Postmeister Johann Anton de Ponzone für seinen Straubinger Posthalter beim kurfürstlichen Vizedom[36]) in Straubing gegen den „Burger vnd Weißenpier Zapffer Braunauer alhir in causa Vnbefugten Vnlengst beschehenen Postreuttens" Klage erheben[37]). Braunauer hatte in Straubing etliche kurfürstliche Räte bei ihrer Durchreise nach Regensburg von der Reise mit der Kaiserlichen Post abspenstig zu machen versucht und hatte „die Herren selbst postiert". Bei seiner Vernehmung gab Braunauer an, er habe die Räte auf ihren ausdrücklichen Wunsch hin mit seiner Kalesche befördert. Weiteren Verhandlungen in der Sache wich Braunauer aus, sodaß Ponzone, der nicht locker ließ, nicht weniger als fünf „Monitoria" an den Vizedom sandte. Die kurfürstliche Regierung ließ jedoch die Sache einschlafen. Aus demselben Akt geht auch die Ursache hervor: als derselbe Braunauer drei Jahre später um die Erlaubnis, das Posthorn führen zu dürfen, nachsuchte[38]), entsprach die Kurfürstliche Kanzlei in München am 22. August 1645[39]) seiner Bitte, „weil Braunauer im Krieg sich bewehrt habe". Die Entscheidung der Kanzlei wird des weiteren damit begründet, daß

> „die ordinari Post zu Straubing nit von Vnnß[40]) sondern von der Röm. Kays. Mayest. descendire, Wür aber darfür halten, wenn Supplicent freywillig ohne Postbesoldung sich gebrauchen lassen wil, daß Jme solches weiln dardurch das gemaine weeßen befürdert, mit Verstattung des Posthorns nit Zuuerwaigern seye."

Dies bedeutete tatsächlich einen Eingriff des Landesherrn in das kaiserliche Postregal der Grafen von Taxis, der aber keine Folgen hatte, da in jener Zeit sich Taxis noch nicht so stark fühlte, um gegen einen bedeutenderen Landesfürsten scharf vorzugehen. Jedenfalls ist der Hinweis des Kurfürsten Maximilian I. auf das Gemeinwohl ein Zeichen für seine fortschrittliche Gesinnung. Im gleichen Jahre kam auch

---

35) Die „Fließsteiner" besorgten den Botenverkehr auf der Donau, ihre Kähne wurden „Zillen" genannt. Die anderen niederbayer. Wasserboten hießen 'Ordinariflößer'.

36) Zu jener Zeit Johann von Preysing, zugleich Pfleger verschiedener Ämter.

37) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 338.

38) also Brief- und Personenbeförderung wie ein Reichsposthalter vornehmen zu dürfen.

39) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 338.

40) dem Kurfürsten von Bayern.

zwischen Ponzone und Braunauer ein Ausgleich, unabhängig von dieser Sache, zustande[41]).

Im Jahre 1699 klagten die Posthalter Waiblinger und Brunner von Vilshofen gegen Adam Aiginger und verschiedene andere Lehenrößler vor dem „Churf. Pfleg-Vnd Commissions Gericht" Osterhofen wegen Postbeeinträchtigung[42]). Der Akt bringt leider keine Entscheidung, man erfährt nur, daß beide Parteien hartnäckig auf ihre alten Rechte pochten.

Es waren nicht allein die Lohnrößler, die sich unbefugterweise oft des Posthorns bedienten, auch der Adel ließ seine Bediensteten oft eigenmächtig dieses Sinnbild des Postregals führen. So mußte sich am 14. September 1753 der Straubinger Postverwalter Visino beim bayerischen Kurfürsten beschweren, da sich „verschaidene von Adl auch churfürstl. Rhät widumben die Posthorne bedienen thuen" und bat den Kurfürsten um Abstellung[43]). Die kurfürstliche Kanzlei bedeutete ihm daraufhin am 17. September 1753, sie wäre nicht abgeneigt, seinem Gesuch zu willfahren, wenn er die „ybertretters" im einzelnen bezeichne. Kurfürst Max Joseph III. bereitete der Taxisschen Post durchaus keine Schwierigkeiten, schützte aber seine Untertanen vor Uebergriffen der Kaiserl. Reichsposthalter, die pochend auf das kaiserliche Postregal in ihrer Monopolforderung manchmal etwas sehr weit gingen.

Im folgenden Jahre wurde dem Pfleger von Deggendorf, Baron von Weichs, auf eine Beschwerde des Generalpostmeisters hin, am 23. Juli 1754 vom Kurfürsten die Führung des Posthorns untersagt[44]).

Noch deutlicher tritt diese Unterstützung des Reichspostgeneralats durch die bayerische kurfürstliche Regierung in einer Verordnung der Regierung zu Straubing vom 16. August 1765[45]) zutage. Gelegentlich der Errichtung der Posthalterei in Au auf der Poststrecke Landshut — Straubing — Cham erging folgende Anweisung:

> „Nachdem jüngsthin auf der route nach Straubing eine neue Post-Station angeordnet worden ist, hat die Churfürstliche Regierung Straubing dennen fahrenden Ordinari-Bothen aufzutragen, daß sye fernerhin keine Brieff mehr auf- und anzunehmen hätten, wie es ihnen vermöge der Kaiserl. Post-Patenten im Römischen Reich ohnehin nürgend gebührt."

Dieses Entgegenkommen Bayerns beruhte aber durchaus auf Gegenseitigkeit, wie aus der Bereitwilligkeit der Fürsten Alexander Fer-

---

41) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 344.
42) Staatsarchiv Landshut, Rep. 109, Fasc. 1592, No. 143, Saal 16.
43) Kreisarchiv München, GR 1227/130.
44) Aretin a. a. O. § 81, in 'Arch. f. Postgesch. i. Bay.' 1927/1, S. 64.
45) Kreisarchiv München, a. a. O., Bl. 8.

dinand von Taxis hervorgeht, bei der Anlegung neuer Postkurse weitgehend auf die Wünsche des bayerischen Kurfürsten Rücksicht zu nehmen[46]).

In Visitationsberichten des Oberpostamts Regensburg kommt immer wieder die Klage der Posthalter über die Lehenrößler zum Ausdruck; das Oberpostamt forderte dann gewöhnlich eine genaue Aufstellung der Boten, Lohnrößler, Hauderer und der Personen, die das Posthorn führen, von den Posthaltern an, um gegebenenfalls im Rahmen des Postvertrags Bayern-Taxis vom Jahre 1784 vorgehen zu können[47]).

Auch Streitigkeiten um den Besitz der Botengerechtigkeit selbst vermelden die alten Akten. So kam nach längerem Streit vor dem Deggendorfer Stadtgericht am 24. 9. 1783 ein Vergleich zwischen dem Stadtmagistrat und dem Regensburger fahrenden Boten Georg Masinger zustande, in dem der Stadtmagistrat dem Boten und seiner Ehefrau die Botengerechtigkeit „zu ewigen Zeiten auf Erbrecht" zuerkennt, dafür aber 350 fl. zur Abfindung des Rechtsstreits erhält. Ferner hatte sich der Rat bei jeder Veränderung in der Botenstelle, sei es durch Kauf, Tausch oder Uebergabe, ein laudemium von 20 fl. ausbedungen. Dazu erhielt der Bote die Zusicherung, daß die Botenstelle „von aller Stift, Gilt . . und Steuer frei" sein solle[48]). Gerade diese Zusicherungen „auf ewige Zeiten" und „auf Erbrecht" waren die Ursache für die Zähigkeit, mit der sich die Boten halten konnten, da sie sich in ihrem Kampf mit der Taxischen Post immer auf einen Rechtstitel berufen konnten.

Am 12. April 1788 erließ das Oberpostamt Regensburg auf Betreiben der Posthalter von Straubing und Mengkofen eine Verordnung, die bestimmte, daß „das in die Posten einschlägige Fuhrwerk bei Strafe deß Ersatzes deß Postgeldes bey denen gewöhnlichen Poststraßen verbleiben sollte"[49]). Es war nämlich vorgekommen, daß ein Posthalter unter Umgehung einer Posthalterei die Reisenden statt auf der Poststraße auf dem kürzesten Weg zum Zielort beförderte. Trotz dieser Verordnung verstießen verschiedene Posthalter, so von Straubing selbst, Landshut und Plattling erneut dagegen. Dieses Verhalten hatte eine Beschwerde des betroffenen Posthalters von Au zur Folge. Daraufhin wurden die Posthalter 1797 erneut eindringlich auf diese Anordnung des Oberpostamts hingewiesen[50]).

Das energische Vorgehen des bayerischen Staats nach der Ablösung des Postregals gegen die Boten, das in verschiedenen Ver-

---

46) Vgl. hiezu die Ausführungen unter b) und c) dieses §.
47) Vgl. Visitationsberichts-Protokolle 1784 in: FZA Regensburg, VII. 56. 14 (Ausstellungsnummer 163).
48) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 57/187, Unterakt.
49) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. PA 29/404.
50) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn. a. a. O.

ordnungen seinen Niederschlag fand[51]), wirkte sich auch in besonderen Erlassen für die niederbayerischen Landgerichtsbezirke[52]) aus. Die zwischen 1806 und 1808 erlassenen allgemeinen Verordnungen hatten sich noch an den Postvertrag von 1784 anlehnen müssen, da die formelle Posthoheit des Fürsten von Taxis in dieser Zeitspanne noch nicht abgeschafft war. Nach der endgültigen Uebernahme des Postregals durch den Staat im Jahre 1808 aber konnte Bayern selbsttätig Verordnungen erlassen. So erging am 23. Juni 1808 durch die nach der Uebernahme der Post eingesetzte Kgl. Postkommission, die die Postverhältnisse neu zu ordnen hatte, eine Anweisung an die Polizeikommission Landshut, die eine Beschwerde von acht ständig nach Landshut fahrenden Boten, sowie die Eingriffe der Karrner, Krachsenträger und Hauderer in das Postregal in verschiedenen niederbayerischen Landgerichtsbezirken (Landshut, Vilsbiburg und Pfaffenberg) behandelte[53]). Die acht Boten hatten sich gegen eine Verordnung vom 1. Dezember 1807[54]) beschwert, die den Postvertrag von 1784 (§ 16) dahingehend ergänzte, daß nicht nur alle Briefe — die offenen Frachtbriefe ausgenommen —, sondern auch alle Pakete unter 16 Pfund von jeder privaten Beförderung ausgeschlossen wurden und zur Post gegeben werden mußten. Diese Boten waren der Auffassung, genau wie früher auch jetzt noch gegen die Posteinrichtung Sturm laufen zu können. Die Zeiten hatten sich geändert: an Stelle der mehr oder minder auf fremde Hilfe angewiesenen Taxisschen Post war eine auf eigener Macht ruhende Staatspost getreten, die sich nicht auf lange Rechtsstreitigkeiten einließ: So ließ man auch hier diese Boten auf eine Verfügung vom 28. Mai 1808[55]) hinweisen, die alle Eingriffe, die die noch berechtigten Boten sich gegen das Postwesen, sowie unberechtigte Personen sich gegen Post und genehmigte Boten erlauben, mit 1 fl. Strafe für jeden einzelnen Brief oder jedes Paket ahndete. Die Polizeikommission Landshut wurde zur genauen Ueberwachung der acht Boten angehalten. Kurz darauf erschien jene einschneidende Verordnung vom 15. Juli 1808[56]), die das Botenwesen auf Grund des staatlichen Postmonopolanspruchs so bedeutend einschränkte.

Nur im äußersten Bedarfsfalle wurde ein Bote zugelassen. Die Generalpostdirektion forderte jeweils eingehende Berichte darüber ein. So mußten auch auf der Straße Salzburg — Vilsbiburg — Landshut Boten alle Geldsendungen an die Postinspektion Landshut befördern, da

---

[51]) Vgl. die Ausführungen in § 8.

[52]) Das alte bayer. Landgericht war Justiz- und Verwaltungsbehörde zugleich; es entspricht dem heutigen Amtsgericht und Bezirksamt.

[53]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 7/123.

[54]) Regierungsblatt 1807|S. 1916.

[55]) Bayerisches Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.

[56]) Siehe die Ausf. in § 8.

auf dieser Straße noch kein Postwagen verkehrte. Diesen Verkehr vermittelten ein Bote aus Vilsbiburg, einer aus Velden und zwei aus Frontenhausen. Das Landgericht Vilsbiburg mußte auf die Anfrage der bayer. Postdirektion hin am 8. Februar 1811 berichten: die Inanspruchnahme dieser Boten zur Beförderung amtlicher und privater Sendungen sei weiterhin notwendig[57]).

§ 31

2. Das Postwesen in Landshut.

In Landshut, der alten Residenz der Herzöge von Niederbayern (1392—1503), hatte sich frühzeitig ein ausgedehntes Botenwesen entwickelt, dem in erster Linie die Aufgabe zugedacht war, die Briefsachen des Herzogs und seiner Aemter zu befördern. Da aber erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts die Taxische Post in Landshut Einzug hielt, wurden diese Boten auch von privater Seite längst nach Aussterben der niederbayerischen Herzöge, vor allem von der Kaufmannschaft rege beansprucht.

Aus dem Jahr 1472 — dem Gründungsjahr der Universität Ingolstadt durch Herzog Ludwig den Reichen von Landshut — ist nach Leiß[1]) ein besonders reger Botenverkehr des herzoglichen Hofes überliefert. In diesem Jahre sandte die Hofhaltung 320 Fußboten aus, für die damalige Zeit eine bedeutende Anzahl. Die meisten dieser Botengänge führten nach Burghausen (61), 37 nach Ingolstadt zur Universität. Die übrigen Boten wurden mit Anordnungen und sonstigen Nachrichten zu den Landpflegämtern hinausgesandt; so melden die alten Zoll- und Rechnungsbücher Botenläufe nach Landau, Natternberg, Osterhofen, Vilshofen, Biburg[2]), Eggenfelden, Pfarrkirchen u. a. m. Bei diesen Botengängen wurden die Uebermittler nicht durchwegs als „Boten" bezeichnet; dies war nur dann der Fall, wenn es sich um Berufsboten handelte. Für die Wegstunde erhielt der Bote einen Pfennig[3]). Aus dem Jahre 1472 sind — wie Leiß ermitteln konnte[4]) — 28 Boten namentlich aufgeführt.

Aus dem Jahre 1582 ist die Abschrift eines Schreibens der Herzog-Wilhelmischen Regierung zu Landshut an den Rat der Stadt vom 30. Juni 1582[5]) erhalten, in dem vom nächtlichen Postieren die

---

[57]) Staatsarchiv Landshut, Rep. IV., Verz. 15, Fasc. 56, Saal 1, Nr. 96.
[1]) Leiß E., Die Briefboten der hzgl. Hofhaltung in Landshut im Jahre 1472, in 'Arch. f. Postg. i. Bay.', 1925/2, S. 111.
[2]) = Vilsbiburg.
[3]) = den heutigen Geldverhältnissen entsprechend 15 Rpf.
[4]) a. a. O.
[5]) Stadtarchiv Landshut, Abteilung B XI. Nr. 1.

Rede ist. An den Rat erging der Befehl, den Postleuten eine schriftliche Passierbescheinigung auf ihren Weg mitzugeben. Es muß sich dabei aber um Amtsboten oder Lehenrößler gehandelt haben, keineswegs um die Taxissche Post, die in jener Zeit in Deutschland in ihren ersten Anfängen steckte. Der Ausdruck „Postieren" wurde allgemein für Pferdewechsel gebraucht.

Bei der Briefbeförderung in der vortaxisschen Zeit spielten auch in Landshut die Metzger eine Rolle. So berichtet Staudenraus in seiner Chronik[6]) aus dem Jahre 1632:

> „Eine besondere Last hatten die bürgerlichen Metzger zu tragen, indem sie abwechselnd, in Ermanglung einer ordentlichen Post die Postpferde besorgen mußten. Es fehlte da natürlich nicht an Beschwerden und daher ließ der Rath am 25. October 1632 den Churfürsten befragen, ob es nicht besser wäre, ein eigenes Posthaus zu errichten".

Jedoch sollte es noch siebzig Jahre dauern, bis in Landshut dieses „Posthaus" errichtet werden konnte, aber nicht vom Kurfürsten von Bayern, sondern vom Fürsten von Taxis.

Staudenraus bringt noch eine erwähnenswerte Mitteilung über die Landshuter Metzgerpost[7]): Im Jahre 1633 beschwerten sich der „Stubenamtmann" und die zwei Stadtknechte, weil „ihnen die Metzger der geforderten Postpferde wegen mit Schlägen drohten"; sie baten um Schutz und — der Beruhigung halber — um Auszahlung der fälligen Besoldung an die Metzger. Daraufhin wurden die Metzger an das Kammeramt verwiesen, das also für die Entlohnung der Postdienste der Metzger zuständig war.

Im Jahre 1650 fand ein lebhafter Schriftwechsel — leider ohne erkennbaren Ausgang — zwischen dem kurfürstlichen Rentmeisteramt und dem Rat der Stadt Landshut statt[8]), wer von beiden Behörden befugt sei, die nach München oder Regensburg fahrenden Boten zu ernennen und ihnen die „potenbixe", das äußere Zeichen der Botengerechtigkeit, zu verleihen.

Dieser Schriftwechsel steht in Zusammenhang mit einem Streit zwischen dem vom Rentmeisteramt ernannten Münchener Boten Gruber und dem vom Stadtrat Landshut bestellten Münchener Boten Märchel. Gruber beschwerte sich darüber, daß Märchel überall Briefe sammle und nur um ein Trinkgeld nach München befördere, wodurch er schwere Einbuße erlitte. Schließlich wurde das Rentmeisteramt von der kurfürstlichen Regierung in München ermächtigt, selbst dar-

---

6) Staudenraus, 'Chronik der Stadt Landshut', Ldsht. 1832, 2. Teil, S. 74.
7) Staudenraus, a. a. O., S. 77.
8) Staatsarchiv Landshut, Rep. 77, Fasc. 419, Nr. 46, Saal 17.

über Entscheidung zu treffen, welchem der beiden Boten die amtlichen Schreiben mitgegeben werden sollten und ob in besonderen Fällen ein eigener Amtsbote abzustellen sei.[9]).

In der Botenlohnrechnung des kurf. Rentamts vom Jahre 1653[10]) ist zum erstenmal von „Postillionen" die Rede. Aus dem Zusammenhang geht hier eindeutig hervor, daß der Ausdruck „Postillion" den berittenen Boten im Gegensatz zum Fußboten bezeichnete.

Aus dem Jahre 1667 hören wir von einem Streit der fünf Landshuter Lehenrößler gegen die zwei Münchener Ordinari-Amtsboten, die sich „unterstanden hatten", nicht nur Briefe und Pakete, sondern auch Reisende zwischen Landshut und München in ihrer Kalesche zu befördern, wodurch die fünf Lehenrößler in ihrem Erwerb sich beeinträchtigt fühlten[11]). Aus dem Bericht des Bürgermeisters und Rats von Landshut an die Kurfürstliche Regierung vom 2. September 1667 geht hervor, daß sich die Stadt ganz auf die Seite ihrer Amtsboten stellte und ihnen die private Personenbeförderung „im Interesse der churfürstl. Beamten" zukommen lassen wollte.

Erst die Errichtung des Taxisschen Postkurses München — Landshut im Jahre 1705 brachte neben Freising und Moosburg auch der Stadt Landshut eine Kaiserliche Reichsposthalterei. Als erster Posthalter ist Ferdinand Winkler bezeugt. Schon kurz nach Einrichtung der kaiserlichen Post in Landshut beschwerte sich Winkler bei der kaiserlichen[12]) Regierung in Landshut über die Lehenrößler, weil diese die der Taxisschen Post zukommenden Briefe und Staffetten beförderten. Am 22. Juni 1706 erging ein Erlaß[13]) Joseph I. an die Kaiserliche Regierung in Landshut, der bestimmte, daß sich die Lehenrößler der Postführung gänzlich zu enthalten hätten. Posthalter Winkler erhielt eine Abschrift dieses Erlasses übermittelt. Die Stadtschreiberei Landshut drohte in einem Schreiben vom 18. Oktober gleichen Jahres, den Lehenrößlern mit einer Strafe von sechs Reichstalern im Falle der Uebertretung dieses kaiserlichen Erlasses. Diese strenge Strafandrohung muß aber wieder in Vergessenheit geraten sein, denn sechs Jahre später mußte sich Winkler in gleicher Sache erneut beim Kaiser beschweren. Für die österreichische Zeit in Landshut ist die Unterdrückung der Lehenrößlerei zugunsten der Taxisschen Post kennzeichnend: bereits am 30. Juli 1712 erging ein ähnlicher

---

9) Staatsarchiv Landshut, a. a. O.
10) Staatsarchiv Landshut, Rep. 18, Fasc. 420, Nr. 1596.
11) Staatsarchiv Landshut, Rep. 82, Fasc. 47, Nr. 136, Saal 17.
12) Nach Achtung und Flucht des bayer. Kurfürsten Max Emanuel im Laufe des Span. Erbfolgekriegs (1701—1714) hatte sich die kaiserliche Armee nach blutiger Unterdrückung des bayer. Bauernaufstandes der wittelsbachischen Lande bemächtigt und österreichische Verwaltung eingerichtet.
13) Stadtarchiv Landshut, Abt. B XI., Nr. 2.

Erlaß[14]) wie im Jahre 1706. Der Kaiser bereitete im Reich, wo er nur irgend welchen Einfluß noch durchsetzen konnte, dem Fürsten von Taxis, seinem Generalpostmeister, freie Bahn.

Nach Beendigung des Spanischen Erbfolgekrieges (1714) und der Rückkehr Max Emanuels in sein Land zog auch in Landshut wieder die kurfürstlich bayerische Regierung ein. Auch sie ließ, wenn auch nicht in dem Maße wie die kaiserliche Regierung, der Kaiserlichen Reichspost ihren Schutz angedeihen: So sollte laut einer Verfügung an die Stadt Landshut vom 7. Juli 1718[15]) der Reichsposthalter Winkler weiterhin,

> „weillen dieser beraiths eine von dem höchstlöblichen Geheimben Rhat Gnädigst. Privilegium“

zugebilligt bekommen hatte,

> „von quartieren Servis, vnd anforderung der Steuern sovil deßn Wohnbehausung betrüfft, unangelangt“

bleiben.

Im Jahre 1722 muß Winkler das Zeitliche gesegnet haben, denn am 26. August 1722 schrieb die kurf. Regierung an den Rat der Stadt Landshut:

> „Befelchen Euch demnach gdst: daß weillen der Supplicant[16]) vermög vorgewisenen Origl.:patents von dem Obrist Reich Post Meisterambt die Posthalterey ybernommen vnd darauf wirklich verpflicht worden, Ihr Ihm wider die denen Posthaltern Gndst. erthailte Privilegia, wie Eh vnderm 7. July 1718 wegen des anhero gewesten Posthalters Ferdinand Winklers aufgetragen worden, nit gravieren sondern darbey allerdings manutenieren sollet.[17])“

Heigl erhielt demnach als Posthalter ohne weiteres das Privilegium der Quartierdienst- und Steuerbefreiung von seiten der Landesbehörde zugebilligt. Als sein Nachfolger taucht in den Jahren 1743 bis 1766 ein Johann Anton Mayr auf. Dieser geriet im Jahre 1761 mit dem Rat der Stadt Landshut in Streit, obwohl er dessen Mitglied war, da er den Aufträgen und Ladungen des Magistrats nicht nachgekommen war[18]). Zu seiner Begründung hatte er angeführt, daß er als kurfürstlicher Hofkammersekretär und kaiserlicher Reichsposthalter dem bürgerlichen Stadtrat nicht unterstellt sei und deshalb dessen Anordnungen nicht Folge zu leisten habe. Die kurfürstliche Regierung

---

14) Stadtarchiv Landshut, a. a. O.
15) Stadtarchiv Landshut, a. a. O.
16) Veit Ignaz Heigl, Posthalter bis 1743.
17) Stadtarchiv Landshut, a. a. O.
18) Staatsarchiv Landshut, Rep. 80, Fasc. 255, Nr. 11, Saal 17.

entschied am 16. Februar 1761, Mayr unterstehe „ohngeachtet seines Titels" so lange dem Stadtrat, als er sein bürgerliches Gewerbe — er war nebenbei noch Weinwirt — betreibe. Die Posthalter betrachteten sich eben mehr als kaiserliche denn als städtische Untertanen und setzten sich, auf ihre Stellung als kaiserliche Reichsposthalter pochend, oft über Anordnungen der städtischen Behörden hinweg. Auch der Nachfolger Mayrs, der Posthalter Sebastian Schober[19]), fühlte sich vorwiegend als kaiserlicher Untertan und ließ auch einen seiner Postwagen außerhalb der Stadt Landshut in der Hofmark Berg anfertigen, obwohl nach Land- und Polizeiordnung „ein jeder sich seines Mitbürgers Arbeit gebrauchen und der Hofberger.. Werkstatt enthalten" mußte[20]). Als die Landshuter Wagnermeister den Postwagen durch Ratsbefehl beschlagnahmen ließen, beschwerte sich der Posthalter am 12. Mai 1779 bei der kurfürstlichen Regierung in Landshut, die dann die Freigabe des Wagens anordnete.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts gab es in Landshut acht fahrende Boten, die die Besorgung der Amtssachen übernommen hatten und selbst sich gegen Eingriffe der Karrner, Krachsenträger und Hauderer beschwerten[21]). In einer Anordnung der Kgl. Postkommission[22]) vom 23. Juni 1808 wurde das Wirkungsgebiet der Amtsboten genau abgegrenzt und den Hauderern und privaten Boten die Ausübung des Botengewerbes gänzlich untersagt.

Am 18. März 1811 wurde in Landshut ein kgl. bayerisches Postamt (anstelle der bisherigen Postexpedition) errichtet[23]).

§ 32

3. Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im ehemaligen Fürstbistum Passau.

Seit dem frühen Mittelalter bis in das 16. Jahrhundert war Passau einer der bedeutendsten Handelsumschlagplätze Deutschlands. Alles, was an deutschen Handelsgütern aus dem Südosten, aus Ungarn, Siebenbürgen ins Reich kam, alles, was aus deutschen Gauen und aus Flandern nach dem Südosten ging, mußte seinen Weg über die alte Donaustadt nehmen. Die Verbindung Böhmens mit Deutschland erfolgte weitgehend über Passau: über den Goldenen Steig durch den Böhmerwald gingen die Salztransporte, für die sich Passau das Stapelrecht gesichert hatte. Der 30jährige Krieg bedeutete das Ende

[19]) in den Akten auch „Schopper" genannt.
[20]) Staatsarchiv Landshut, Rep. 72, Fasc. 1180, Nr. 99, Saal 16.
[21]) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 7|123.
[22]) Diese Kommission wurde bei Ablösung des Postregals in Bayern durch den Staat zur Regelung der Postverhältnisse eingesetzt.
[23]) Regierungsblatt 1811|, S. 782.

der Hochblüte, der Goldene Steig zerfiel. Doch hatte Passau als Grenz- und Donaustadt auch später seine Bedeutung nicht völlig verloren und spielte als Mittlerin des Handels zwischen Deutschland und Südosteuropa immer noch eine Rolle. Die Taxissche Post, die um 1630 in Passau Eingang fand, war nicht früh genug daran, um das schon hochentwickelte Botenwesen der Handelsstadt eindämmen zu können. Besondere Bedeutung hatten die Donauschiffer, die „Fließsteiner", die einen äußerst regen Botenverkehr auf dem Wasser vermittelten. Außerdem gingen von Passau nach auswärts, besonders nach Salzburg, Linz, Burghausen und München private Boten, die von der fürstbischöflichen Kanzlei neben den Nürnberger und Wiener durchziehenden Boten, die auch zur Beförderung der Dienstsachen herangezogen wurden, Jahresvergütungen erhielten[1]).

So fand die Taxissche Post, wie vielfach bei ihrem Eingang in Städten, eine gefährliche Konkurrenz vor. Aber gerade in Passau wurde auch die Kaiserliche Reichsposthalterei frühzeitig in den amtlichen Nachrichtenverkehr eingegliedert, wie aus den Quartalsbelegen des Postamts für die fürstliche Kanzlei seit 1681[2]) hervorgeht; die privaten Boten wurden meist nur dann benützt, wenn auf der Strecke kein ordentlicher Postkurs lief.

Zum erstenmal hören wir im Jahre 1634 von einem „Posthaus" Passau. In diesem Jahr war nämlich eine Verordnung herausgekommen des Inhalts, daß kein Bürger oder Einwohner sich bei Leibes- oder Gutsstrafe unterstehen solle „ein Pferd als ein Post herzugeben, noch sich des Posthorn gebrauchen dürfe", sondern alles auf das „Posthaus" geben müsse[3]). Die bischöfliche Regierung leistete also getreu der kaiserlichen Anordnung der Reichspost allen Vorschub von ihrer Entstehung in Passau an und ließ ihr auch weiterhin Schutz angedeihen, wie eine ähnliche Anordnung vom Jahre 1645 beweist, nach der „niemand, so Pferde haltet, ohne Erlaubnis des Herrn Statthalters[3a]) jemand weiters befördern" und sich des Posthorns bedienen durfte[4]).

Im Jahre 1690/91 bittet der Kaiserliche Reichsposthalter Heyß[5]) bei der fürstbischöflichen Regierung um Abstellung der Beeinträchtigung der Reichspost durch die Hauderer oder Lohnkutscher, die die auf der

[1]) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24, Saal 3, Nr. 132 und 133.
[2]) Staatsarchiv Landshut a. a. O.
[3]) Auszug aus alten Passauer Postakten, Nr 1 im Kreisarchiv München GR 1225/51.
[3a]) Die fürstbischöfliche Regierung hatte für die Verwaltung der Stadt seinerzeit einen eigenen Statthalter eingesetzt.
[4]) Kreisarchiv München, a. a. O., Nr. 2.
[5]) in den Akten auch Hiß genannt.

Post ankommenden Reisenden von der Weiterbeförderung mit der Reichspost abspenstig zu machen versuchten[6]). — Für die Beförderung der bischöflichen Dienstsachen erhielt der Posthalter Leopold Heyß ab 1688 eine jährliche Abfindung von 100 Gulden[7]). Dabei handelte es sich vorwiegend um die früher von den Nürnberger und Wiener Boten nach Regensburg und Linz gebrachten amtlichen Schreiben, die nunmehr durch die Reichspost besorgt wurden.

Die Lage Passaus als Grenzstadt brachte die fürstbischöfliche Regierung auch in Verbindung mit der durch die Grafen von Paar unterhaltenen österreichischen Hofpost: So besagt ein Bericht der bischöflichen Regierung vom 21. August 1688[8]) an den Fürstbischof, daß bisher jährlich 24 fl. dem Kaiserlichen Hofpostamt in Wien als Verehrung für den „erzeigten gueten Willen vnd Fleiß" der Postbedienten bei der Beförderung der passauischen Amtssachen gereicht worden sei. Nun fragt die Regierung an, wie es damit künftig zu halten sei. Der Bescheid des Fürstbischofs lautete dahingehend, daß in Zukunft keine Verehrungsgelder mehr bezahlt werden dürften. Aus einem weiteren Schreiben[9]) geht hervor, daß der Obersthofpostmeister Graf von Paar in Wien „dem alten Herkommen entgegen" den Schreiben der fürstbischöflichen Regierung in Passau die Portofreiheit abgesprochen hatte. Der Grund lag natürlich in der von seiten Passaus angeordneten Streichung der Verehrungsgelder für das österreichische Hofpostamt. Der Fürstbischof ließ daraufhin durch den passauischen Geschäftsträger in Wien, Graf von Ahamb, im August 1692 beim Kaiser Beschwerde einlegen,

> „es sey bei dem allhiesigen Obrist Hof Postamt von unerdenklichen Jahren here prakticiert und obstruiert worden, daß man die auf den Hochfürstl. Passauerischen Officialn und das consistorium auch dem Notarium Officij sowohl von Passau als der Geistlichkeit und anderen von allen Orten her ohne Unterschied auf der Post angelegte Beuelch[10]), Decreta, Relationes und andere Briefe, wie die immer nammen haben möchten, ohne einforderung eines postgeldts, gegen einer Jährlichen denen Post Officieren gereichten neuen Jahresverehrung extradiert, anjetzo aber suche man solche befreyung zu unterbrechen, Sye in ihrer Possess zu turbieren und wolle ohne postgeldt nichts erfolgen lassen. ."

Die daraufhin ergangene „Kaiserliche Hoferledigung" vom 25. August 1692 gewährte „dem alten Herkommen nach" die geforderte Porto-

---

6) Kreisarchiv München, a. a. O., Nr. 4.
7) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24, Saal 3, Nr. 132.
8) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113,4; Fasc. 7, Saal 3, Nr. 138.
9) Staatsarchiv Landshut a. a. O.
10) = Befehle.

freiheit aber nur wieder gegen Gewährung einer stetigen Neujahrverehrung für die österreichischen Postbediensteten. Ein Bericht des passauischen Konsistorialrats Kaspar Bürgler aus Wien vom 3. Januar 1697[11]) an seinen fürstlichen Herrn spricht von der früheren Neujahrverehrung von 24 Gulden, die nach dem Streit mit Paar um die Passauer Portofreiheit vergleichweise auf 75 Gulden festgesetzt worden war, aber seit Jahr und Tag den Postbeamten nicht mehr verabfolgt wurde. Es bestehe deshalb Gefahr, so schreibt Bürgler, daß die verärgerten Postbediensteten die Passauer Amtssachen nicht mehr ordnungsgemäß abfertigten. Auf Grund dieses Berichts sprach die bischöfliche Regierung am 26. Februar 1697 den Bediensteten des österreichischen Hofpostamts erneut eine Jahresremuneration, allerdings nur in Höhe von 12 Gulden, zu.

1696 wird als Kaiserlicher Reichsposthalter in Passau Johann Andreas Schaffer genannt[12]), der einen Streit mit den Fließsteinern wegen Beeinträchtigung der Reichspost durch Personenbeförderung hatte, der aber nach vier Jahren endlich durch beiderseitiges Nachgeben beendigt werden konnte.

Aus dem Jahre 1716 wird die Empfehlung des neuen Reichsposthalters Bartholomäus Voggenreiter[13]) dem Fürstbischof gegenüber durch den Generalerbpostmeister berichtet[14]).

Gelegentlich einer Beschwerde Voggenreiters gegen den Propst des Klosters St. Nikola bei Passau über die unzulässige Beförderung von Postreisenden durch die dem Kloster untergebenen Fließsteiner, „Schöffmeister" und Lehenrößler setzte die bischöfliche Hofratskanzlei zu Passau am 21. Oktober 1723[15]) eine Strafe von 12 fl. für denjenigen fest, der innerhalb von acht Tagen nach Ankunft eines Reisenden diesen ohne Wissen des Postmeisters von Passau weiterbeförderte.

Einzelne der Boten brachten es vermöge ihrer Konzession so weit, daß sie nicht allein den Reichsposten, sondern auch den anderen privaten Brief- und Postgüterbeförderern schweren Eintrag in ihrem Gewerbe taten. So beschwerten sich im Jahre 1747 sämtliche Schiffmeister von Passau gegen den nach Linz fahrenden Boten Hidringer, der kurz zuvor auf grund einer durch Stadtrat und Fürstbischof erteilten Gewerbeerlaubnis um Führung des fürstbischöflichen Wappens oder Botenschildes nachgesucht hatte, weil er die ganze Personen- und Briefbeförderung an sich reißen wollte[16]). Daraufhin wurde Hidringer

[11]) Staatsarchiv Landshut, a. a. O.
[12]) Kreisarchiv München GR 1225/51, Auszug aus alten Passauer Postakten, Nr. 5.
[13]) in den Akten auch Voknerreuter genannt.
[14]) Kreisarchiv München, a. a. O., Nr. 9.
[15]) Staatsarchiv Landshut, Rep. 77, Fasc. 417, Saal 17, Nr. 94.
[16]) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24, Saal 3, Nr. 133.

die Beförderung sämtlicher Kaufmannsgüter und der großen mautpflichtigen Stücke untersagt.

Nach dem Tode des Kaiserlichen Reichsposthalters Voggenreiter bat Fürst Alexander von Thurn und Taxis am 1. April 1755 den Fürstbischof von Passau in einem Empfehlungsschreiben[17]) um den fürstlichen Schutz für den neuen Postverwalter Carl Joseph Blanck; in seiner Antwort vom 8. April 1755 versprach der Bischof dem neuen Posthalter seinen Schutz angedeihen zu lassen.

Durch die Einführung des Postwagens auf dem Kurs Regensburg — Wien im Jahre 1748/49[18]) wurde den vier nach Straubing fahrenden Boten die bisher gewährte Vergütung von 50 fl. für Dienstsachenbeförderung von der Passauer Regierung — wie aus einer Aufstellung vom 11. Juni 1752[19]) hervorgeht — gänzlich entzogen, also damit auch die Beförderung der Regierungssachen selbst. Auch hier ist also die bischöfliche Regierung der Taxisschen Post gegenüber entgegenkommend verfahren.

Im Jahre 1757 beantragte der Postamtsverwalter, zugleich fürstbischöflicher „Hofraths-Canzelist" Gottfried Matthias Reischl bei der Regierung den Lehenrößlern den Gebrauch des Posthorns zu untersagen[20]). Reischl glaubte, dank seiner guten Beziehungen zum Hofe hier etwas zu erreichen. Tatsächlich entsprach der Fürstbischof am 30. Dezember gleichen Jahres dem Antrag und setzte eine Uebertretungsstrafe von sechs Reichstalern fest.

Als im Jahre 1761 das Passauer Stadtgericht die Jurisdiktion über das Postamt und sein Personal beanspruchte[21]), erging am 20. Februar 1761 der fürstbischöfliche Bescheid,

> „. . . dem Stadtrichter zu rescribiren, wie das hiesige Reichspostamt immediate unter dem Schutz eines Hochlöblichen Hofraths stehe und daß so dem Stadtgericht yber solches nit die mindeste jurisdiction zu komme."

Das Stadtgericht hatte nämlich über die Hinterlassenschaft des Postamtsschreibers Matthias Paur die Nachlaßsperre angeordnet, wogegen bezeichnenderweise nicht der Kaiserliche Reichsposthalter, sondern der Hofrat, dessen Schutz das Postamt vom Generalerbpostmeister anbefohlen war, Einspruch erhoben hatte.

Für die Beförderung der passauischen Regierungssachen beanspruchte das Kaiserliche Reichspostamt eine jährliche Sondervergütung von einem Schaff Korn, bzw. von 30 fl. für den Postmeister

---

17) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24. Saal 3, Nr. 132, Bl. 620 f.
18) vgl. § 30, a.
19) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24. Saal 3, Nr. 132.
20) Staatsarchiv Landshut, a. a. O., Nr. 133.
21) Staatsarchiv Landshut, a. a. O., Nr. 132, Bl. 633 ff.

und 5 fl. für die Postschreiber[22]). Diese Jahresvergütung erscheint letztmals im Jahre 1786. Eine Verfügung der fürstbischöflichen Regierung an die Hofkammer vom 18. Mai dieses Jahres[23]) hob die Portofreiheit für Private gänzlich auf. Dies ist ein Zeichen für die enge Zusammenarbeit zwischen Landesregierung und Reichspost; in anderen deutschen Kleinstaaten gingen einer solchen Anordnung, die übrigens fast nur auf genau ausgeklügelter verträglicher Grundlage dort zu erzielen war, umfangreiche und schwierige Verhandlungen voraus. Dabei scheint sich die Kaiserliche Reichspost in Passau mehr denn anderswo den Wünschen der Landesregierung untergeordnet zu haben. Dieses Verhältnis zwischen den beiden Hoheitsträgern diente auch später dem bayerischen König bei der Uebernahme der Oberaufsicht über die Taxispost, wie unten dargelegt werden soll, als Vorbild für die staatliche Bevormundung der Post.

Nach dem Tode des Postverwalters Reiff (1763—1772) im Jahre 1772 mußte sich der Regensburger Oberpostmeister von Dietterich, dem das Postamt[24]) Passau unterstellt war, beim Fürstbischof nun doch einmal beschweren, da vom Hofkammerrat über Reiffs Nachlaß „die Sperr in dem Postamt gelegt worden". Dazu hielt sich der Hofrat ohne weiteres berechtigt; denn gelegentlich einer Untersuchung vom Jahre 1793 während der Postamtsverwaltung von Christoph von Lacher (1775—1798) stellte der fürstbischöfliche Untersuchungsbeamte ausdrücklich schriftlich fest,

> „daß nach den Akten der Jahre 1716 und 1755 die Fürsten von Thurn und Taxis das Postamt Passau unter den hochfürstlichen Hofschutz gestellt und die hier angestellten Postverwalter der Landesherrlichen Protektion und Gnade anempfohlen haben und daß nach früheren Vorgängen in den Akten 1690, 1700, 1703, 1709 und 1754 die hier angestellten Postmeister oder Verwalter nicht nur in vorgefallenen Injurien und Paternitätssachen, sondern auch ihr amt betreffenden Gegenständen vor der hierortigen Regierung Red- und Antwort zu geben schuldig waren[25]).

So sah der Landesherr in der Schutzherrschaft über das Postamt weit mehr als der Generalerbpostmeister mit der „Empfehlung in den fürstbischöflichen Schutz" meinte. Für den Fürstbischof umfaßte der Schutz unbedingte Unterordnung, besonders auch in der Gerichtsbarkeit ohne

---

[22]) Staatsarchiv Landshut, Rep. 113, Fasc. 24, Saal 3, Nr. 133.

[23]) Staatsarchiv Landshut, a. a. O.

[24]) Der Übergang von der „Posthalterei" zum „Postamt" vollzog sich hier nicht durch einen besonderen Verwaltungsakt; die neue Bezeichnung bürgerte sich vielmehr allmählich im zweiten Drittel des 18. Jhh. ganz von selbst ein; teilweise wurden beide Bezeichnungen nebeneinander gebraucht. — Aus dem Reichsposthalter wurde der Postverwalter, später der Reichspostmeister.

[25]) Staatsarchiv Landshut a. a. O.

Einschränkung für Post- oder reine Personalangelegenheiten. Taxis dagegen wollte die Post lediglich durch den Fürstbischof vor irgendwelchen Uebergriffen geschützt wissen und gestand dem Bischof lediglich die Gerichtsbarkeit in den Angelegenheiten außerhalb jeglicher Postverwaltung zu. Nun hatte der Generalerbpostmeister gerade in Passau diesen seinen Standpunkt aus Gründen des guten Einvernehmens mit dem Fürstbischof nicht immer oder nicht entschieden genug durchgesetzt und hatte manche „Uebergriffe" in die Posthoheit schweigend geduldet, bis eben die bischöfliche Regierung diesen Zustand als normal ansah und etwa seit der Mitte des 18. Jahrhunderts ihre Ansicht immer wieder ausdrücklich kundgab. Dieses nachgiebige Verhalten des Fürsten von Thurn und Taxis Passau gegenüber sollte ihm zum Verhängnis werden:

Schon im Jahre 1804 erwog der bayerische Kurfürst ernstlich die Uebernahme der Postregie. Am 28. Mai 1804 forderte er den „bisherigen Postvertrag der vormaligen[26]) Fürstbischöfe zu Passau mit dem Herrn Fürsten von Thurn und Taxis" an[27]). Da die Passauer Postakten verschollen waren, konnte man erst ein Jahr später dem kurfürstlichen Befehl nachkommen. Daraufhin erfolgte sofort am 11. November 1805 eine kurfürstliche Entschließung an die Landesdirektion, in der es heißt:

„. . . es wird bemerkt:

a) Geben die unter obigen Actis begriffene Original Judicial-Acta in einer ununterbrochenen Reihe aus den Jahren 1680, 1690, 1700, 1720, 1750, 1760 bis z. J. 1801 ganz bestimmt zu erkennen, wie sich die vormaligen Fürstbischöffe zu Paßau . . im Besitze der bürgerlichen und peinlichen Gerichtsbarkeit über das gesamte dortige Postpersonal, Wittwen und Dienst-Postknechte mit eingeschlossen, sogar selbst auch in Post-Dienstsachen erhalten haben, worüber sich die letzte Besizhandlung auf Klage des geheimen Raths Gangs im Jahr 1801 ereignet hat. Erst bei diesem letzten Falle hat des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Liebden den ganz neuen Grundsatz aufstellen wollen, als ob nicht nur allein in Dienstsachen, sondern auch in allen causis personalibus, wie sie immer Namen haben, das Post Dienstpersonal blos allein Ihme und seiner Jurisdiction ausschließlich untergeben waren. So wie aber diese Postordnung wie billig nicht attendiert worden, so sind auch nunmehr die Paßauische Unterbehörden anzuweisen, daß sie die bisherige Jurisdiction über das dortige Postpersonal nach der vollen bisherigen Ausdehnung des dortigen Spezial-Vorkommens (!) genau handhaben, und sich nirgend nicht die mindeste Nachsicht dagegen erlauben.

b) Bezeigt sich zwar, daß erst noch im Jahre 1786 wegen Mautbehandlung der auf den passauischen Mautstationen durch den Postwagen eingehenden und transitierenden Gütern hinsichtlich der Visitation und Verzollung der letzteren eine Art Convention mit dem Reichspost Generalate getroffen

---

[26]) Nach dem Reichsdeputationshauptschluß war das Hochstift Passau im Jahre 1803 auf Bayern übergegangen. — Der bayerische Kurfürst wollte wohl in erster Linie die Postverhältnisse in dem neuen Landesteil ordnen, war aber zugleich darauf bedacht im ganzen Lande eine Neuordnung durchzuführen.

[27]) Kreisarchiv München, GR 1225/51.

worden sei': bei nun mehro gänzlich veränderten Umständen liegt sodann der dritten Deputation Unserer bayerischen Landesregierung vorzüglich ob, diesen vormaligen Akkord staatswirtschaftlich zu prüfen, fort gutachtlich Bericht zu erstatten, inwiefern es bei diesem Akkord noch ferner zu belaßen, oder was sonst für eine Einrichtung als zweckmäßig befunden werden mögte.

c) In Hinsicht auf das Postfreithum endlich haben Wir ersehen, daß Theils nach den neuesten Geständnissen des Paßauer Postamts, Theils nach Angaben der Akten gegen eine Vorreichung von jährlich 100 fl an das Reichsoberpostamt Regensburg sowohl die vormaligen Fürstbischöffe für ihre Person als alle Amtsschriften der fürstlichen Kanzleien, ja sogar wie es scheint der Unterämter den Postfreithum genossen haben, weilen diesen letzteren der Freithum erst durch eine fürstlich paßauische Cabinets-Ordre vom 23. Mai 1786 benommen, und die Beamten angewiesen worden, derlei Ausgaben von Briefporto künftig in ihren Amtsrechnungen zu verausgaben. Ein formeller Vertrag über den Postfreithum /: obschon sich das Passauer Postamt verschiedentlich allschon darauf bezogen hat: / scheint aber um so weniger zu existieren, als bereits im Jahre 1799 zwischen der fürstlichen Regierung zu Paßau und dem Reichspost Generalat in Regensburg wegen Auffindung einer solchen Convention korrespondiert worden, weder aber in Paßau noch in Regensburg eine solche aufgefunden werden konnte.

Unter diesen Umständen, wenn wir auch als Succeßor in das Fürstentum Paßau zum Theil den neuesten Zustand nach den Normen des Jahres 1786 annehmen müßten, so gehet doch im ganzen hervor, daß

1mo/ Alle Erledigungen Unserer baierischen Landeskollegien nach Passau dort selbst postfrei bestellet und die resp. Berichterstattungen Unserer dortigen Aemter solch Erstern gleichmäßig frei gehalten werden müßten.

2mo/ In specie kann der Unfug des dortigen Postamts länger nicht mehr geduldet werden, welchen sich dasselbe erlaubt, den Dienstschreiben in Militärsachen, ja sogar wegen Unser eigenen Adres an die Militärbehörde in Passan Briefgeld abzufordern. . .

Selbst nach dem wahren Sinne der baierischen Postconvention vom Jahre 1784 wäre diese Weigerung hinfällig, da Uns nach jevor ganz unbenommen ist, Unser kurf. Militär nach Vilshofen, St. Nikola und Hals zu verlegen, womit dasselbe also bis an den Toren von Paßau den Postfreithum in Dienstsachen ohnehin genossen hatte . ." [28])

Die Landesdirektion wurde angewiesen, sofort bei der Thurn-und-Taxisschen Generaldirektion in Regensburg deshalb vorstellig zu werden.

Die postrechtlichen Verhältnisse in Passau also, die durch die starke Betonung der Landesherrlichkeit des Bischofs gegenüber dem Fürsten von Taxis gekennzeichnet sind, waren für Max Joseph von Bayern Vorbild; schon im folgenden Jahre übernahm er mit einem Schlage die Oberaufsicht über das Thurn- und Taxissche Postwesen in seinem Land, das unterdessen den Charakter der Kaiserlichen Reichspost und damit seine einzige und stärkste Stütze verloren hatte.

---

[28]) Kreisarchiv München, a. a. O.

Der kurfürstlichen Entschließung vom 11. November 1805 war eine Beschwerde des kurfürstlichen Rentamts und des Landgerichts in Passau über das Verhalten des Thurn-und-Taxisschen Postamts bei der Beförderung von Dienstsachen vorangegangen: das Postamt Passau hatte die portofreie Beförderung der Dienstbriefe dieser beiden bayerischen Behörden verweigert[29]). Das von der Bayerischen Landesdirektion mit der Bereinigung der Angelegenheit betraute Oberpostamt München wies die Taxissche Generaldirektion am 8. Juni 1805 darauf hin, daß es noch ungewiß sei, ob die Dienstsachen der passauischen Behörden nicht vielleicht nach einer besonderen Uebereinkunft mit dem damaligen Hochstift behandelt werden müßten. Das zuständige Oberpostamt Regensburg berichtete auf die Anfrage der Generaldirektion hin am 21. Juli 1805, daß „ungeachtet der Aufschrift causa domini die Briefschaften der angegebenen Behörden auch in der bischöflichen Zeit bezahlt worden" seien. Dieses Verhalten der Taxisschen Post war dazu angetan, die Maßnahmen Bayerns, die in obiger Entschließung ihren ersten Niederschlag fanden, zu beschleunigen.

Gelegentlich der Uebernahme der gesamten Postregie durch Bayern im März des Jahres 1808 wurde das Postamt Passau neu organisiert[30]).

Der Passauer Poststallmeister Pfarrwaller, der zu Anfang des 19. Jahrhunderts den Poststall führte, betätigte sich zugleich als Amtsbote nach Straubing und München. Am 1. Mai 1810 reichte er ein Gesuch bei der Generaldirektion der bayerischen Posten in München ein, in dem er um Ausstellung eines neuen Botendekrets bat, da das alte Ende 1809 erloschen sei[31]). Sein Antrag wurde abgewiesen, da „Post- und Botendienste in einer Person nicht zu vereinen" seien. — 1811 erneuerte Pfarrwaller seinen Antrag mit dem Erfolg, daß ihm die Generaldirektion tatsächlich am 22. April 1811 die zeitweilige Erlaubnis zum Betreiben des Botengewerbes auf der Strecke Straubing — München erteilte[32]). Zugleich wurde das General-Kreiskommando Passau[33]) angewiesen, den Pfarrwaller zu verpflichten, ihn von den bayerischen Botenverordnungen zu verständigen und sein Botengeschäft durch ein gerichtliches Unterpfand versichern zu lassen.

Aus einem Akt über die Fließsteiner von St. Nikola bei Passau aus dem Jahre 1823[34]) erfährt man Näheres über diese uralten

---

29) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 40/671.
30) Regierungsblatt 1808, S. 2284/85.
31) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., PA 56/147.
32) Bayer. Hauptstaatsarchiv Mchn., a. a. O.
33) Passau wurde bei der ersten Kreiseinteilung Bayerns dem Unterdonaukreis zugeteilt.
34) Staatsarchiv Landshut, Rep. 27 c, Fasc. 36, Saal 5, Nr. 971. (Das Staatsarchiv Landshut enthält 95 Akten über Fließsteiner u. ä.).

Wasserbotengerechtigkeiten: In einem Gesuch vom 17. Mai 1823 heißt es unter anderem:

„Durch die frühere Poststraße über Fürstenzell nach Vilshofen begünstigt, bildeten sich seit unfürdenklichen Zeiten die sog. Fließsteinergerechtigkeiten, gleichsam Poststraßen zu Wasser, mittels welcher Reisende mit geringen Kosten von Passau nach Vilshofen kommen konnten ... Durch die Herstellung einer neuen Poststraße von Passau nach Vilshofen an der Donau hat sich die ganze Lage der Dinge mit einem Male geändert, und die Fuhrwesensgewerbe zu Wasser haben jetzt eben so sehr abgenommen, als die Fuhrwesensgewerbe zu Lande zugenommen haben[35]... Ueberdies wurde ihnen[36] in neueren Zeiten die Lehenrößlerei, welche sie ehemals, da Passau Baiern noch nicht einverleibt war, wie sie gerichtlich beweisen können, ungehindert ausgeübt haben, untersagt".

Aus dem Akt geht ferner hervor, daß vor der Eingliederung Passaus in bayerisches Gebiet bloß die in St. Nikola befindlichen Fließsteinergerechtigkeiten ausgeübt werden konnten, während die in Passau befindlichen „der Mauthen wegen öde liegen bleiben" mußten, da St. Nikola kurbayerisches, Passau aber fürstbischöfliches Gebiet war.

So verschwanden allmählich auch die Fließsteiner; sie waren den Anforderungen der neuen Zeit, was Schnelligkeit der Beförderung anlangt, nicht mehr gewachsen. Ueberdies wurde ihnen infolge der strengen Durchführung des Postregals durch den bayerischen Staat ihre Betätigungsmöglichkeit mehr und mehr genommen.

---

35) Die Vervollkommnung der Verkehrsmittel zu Lande ließ die Strecke Vilshofen Passau in zwei Stunden zurücklegen, während man auf dem Wasser, trotzdem es flußabwärts ging, vier bis 5 Stunden benötigte.

36) den Fließsteinern.